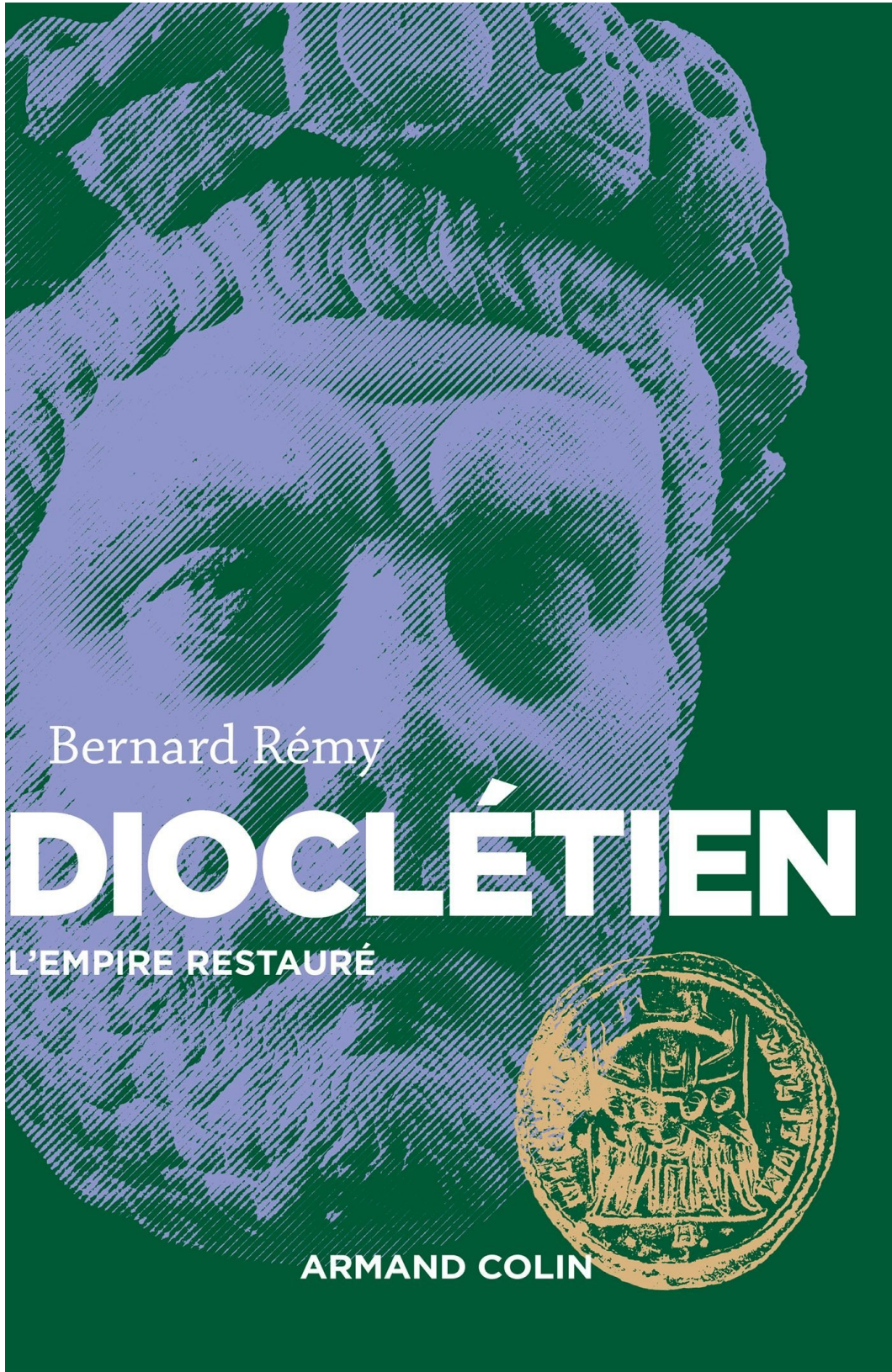


1^{er} avril 286 : l'empereur romain Dioclétien élève son général Maximien à la dignité d'Auguste,

faisant ainsi de lui un co-empereur et lui donnant le contrôle des régions occidentales de l'Empire.



1^{er} avril 1572 : les « Gueux de la mer » prennent La Brielle,

généralisant la rébellion contre l'Empire espagnol pendant la guerre de Quatre-Vingts Ans.

Les **gueux de mer** (en néerlandais : *watergeuzen*) sont un groupe de marins des Pays-Bas espagnols, réfugiés à l'étranger durant la répression de la révolte des Gueux par le duc d'Albe et l'armée espagnole, au début de la Guerre de Quatre-Vingts Ans (1568-1648) des Néerlandais contre le roi Philippe II.



Guillaume II de la Marck, seigneur de Lumey, amiral des gueux de mer.

1^{er} avril 1767 : Bougainville remet les Malouines aux Espagnols (actuelles îles Falkland).

Sur ordre de Louis XV, Bougainville cède officiellement les îles Malouines à l'Espagne lors d'une cérémonie à laquelle est convié Philippe Ruis Puenté, futur gouverneur des îles pour le roi d'Espagne. L'acte coûte d'autant plus à Bougainville qu'il avait lui-même créé, dans ces mêmes îles, la première colonie de peuplement en 1764 avec des familles acadiennes.



1^{er} avril 1918 : création de la Royal Air Force.

La création du ministère de l'Air (*Air Ministry*) en janvier 1918 précède de trois mois la naissance officielle de la RAF. La RAF sera fondée le 1^{er} avril 1918 et placée sous l'autorité du ministère de l'Air du gouvernement britannique, établi trois mois plus tôt. Ce ministère constitue le quatrième grand département d'État chargé des forces armées, aux côtés du War Office, de l'Amirauté et du *Board of Trade*.

La désignation des responsables du nouveau service est l'occasion d'une série de turbulences qui révèlent la fragilité politique de l'entreprise. Le premier ministre de l'Air est Harold Harmsworth, lord Rothermere, propriétaire d'empire de presse et frère du plus célèbre lord Northcliffe. Son choix est davantage politique qu'aéronautique : il s'agit de placer à la tête d'une institution contestée un personnage assez puissant pour résister aux pressions de l'armée et de la marine.

Pour la fonction de premier chef d'état-major de l'Air (*Chief of the Air Staff, CAS*), le poste est créé en janvier 1918 et son premier titulaire est le major général Sir Hugh Trenchard. Trenchard est alors l'une des figures les plus respectées — et les plus controversées — de l'aviation britannique. Ancien commandant du RFC en France de 1915 à 1917, il est un partisan de la guerre aérienne offensive et d'une doctrine de la supériorité aérienne permanente qui lui a valu autant d'admirateurs que d'adversaires.

La relation entre Rothermere et Trenchard se dégrade rapidement. Un point bas est atteint à la mi-mars 1918 lorsque Trenchard découvre que Rothermere a promis à la marine 4 000 aéronefs pour des missions anti-sous-marines, alors qu'il existe moins de 400 avions de réserve au Royaume-Uni et que Trenchard juge prioritaire le soutien des opérations terrestres sur le Front occidental. Le 19 mars 1918, Trenchard adresse à Rothermere une lettre de démission. Pour des raisons politiques — il serait embarrassant que le premier chef d'état-major de l'Air démissionne avant même la naissance officielle du service —, la démission de Trenchard est reportée à la fin avril afin qu'il soit effectivement en poste le 1^{er} avril 1918, jour de la formation de la RAF.

Son successeur, le major général Sir Frederick Sykes, lui est nommé le 13 avril 1918. La crise ne s'arrête pas là : le tumulte provoqué par la démission de Trenchard entraîne également celle de lord Rothermere le 25 avril, qui est remplacé comme ministre de l'Air par Sir William Weir. Le nouveau service aérien vit ainsi, dans ses premières semaines d'existence, une crise de gouvernance spectaculaire qui aurait pu le fragiliser durablement si le contexte de guerre n'avait imposé une continuité opérationnelle à tout prix.

La presse spécialisée ne manque pas de commenter l'événement. Un éditorial intitulé « *On the Blazing Indiscretion* », publié dans *The Aeroplane* le 24 avril 1918, commence par ces mots : « *Il faut espérer que ceux qui ont provoqué la fusion des services aériens dans la RAF commencent maintenant à mesurer les conséquences de leur action bien intentionnée mais mal avisée. Si l'ensemble du mouvement, du début à aujourd'hui, avait été un complot allemand habilement conçu pour paralyser la puissance aérienne britannique au moment le*

plus critique de la guerre, il n'aurait guère pu se dérouler plus exactement selon ce scénario.

Onze jours plus tôt, le 21 mars 1918, l'armée allemande a déclenché sa grande offensive du printemps, l'opération *Michael*, qui brise le front allié et menace de renverser le cours de la guerre. Les divisions britanniques sont enfoncées sur des dizaines de kilomètres ; la Cinquième armée du général Gough est pratiquement détruite. C'est dans ce chaos que la RAF voit officiellement le jour.

Après l'effondrement de la Cinquième armée britannique sous l'assaut allemand du 21 mars, Trenchard ordonne l'envoi d'urgence en France de toutes les réserves disponibles d'équipages, de moteurs et d'aéronefs. Des rapports lui parviennent le 26 mars indiquant que les concentrations d'appareils du *Flying Corps* contribuent à arrêter les avancées allemandes.

Ce jour-là, les chasseurs Bristol F.2B du 22^e escadron effectuent les premières missions officielles de la RAF. Ces missions de contact avec les troupes au sol, visant à surveiller et ralentir les colonnes d'infanterie allemandes, illustrent bien la fonction double que la nouvelle force entend assumer : appui tactique immédiat aux armées de terre, et opérations stratégiques indépendantes à plus longue portée.

La naissance administrative de la RAF est célébrée avec une discrétion de circonstance. Un message du commandant en chef adressé au premier ministre de l'Air souligne : « *Aujourd'hui, la Royal Air Force, dont vous êtes le ministre responsable, entre en existence comme troisième bras des défenses de l'Empire. En tant que général en chef, je vous félicite de sa naissance et j'espère qu'elle jouira d'une vie vigoureuse et fructueuse.* »

Sur le plan organisationnel, la fusion de deux services distincts en une seule entité en quelques semaines constitue un défi logistique sans précédent. La jeune RAF est construite presque du jour au lendemain. Des milliers de personnels des deux services sont fusionnés. Les structures de commandement, les grilles de solde, les règles disciplinaires, les uniformes et les grades doivent être harmonisés dans l'urgence d'un conflit en cours.

La question des grades est particulièrement délicate. Avant la fusion, les officiers du RFC portaient des grades militaires (colonel, major, capitaine), ceux du RNAS des grades navals (*wing commander, squadron commander, flight lieutenant*). La RAF adopte initialement les grades de l'armée de terre, ce qui contraint d'anciens officiers de la RNAS à troquer leurs appellations navales contre des équivalents terrestres, source de frustrations durables. Ce n'est qu'après la guerre que la RAF introduira ses propres dénominations spécifiques.

1er avril 1921 : Adrienne Bolland est la première femme à traverser en avion la Cordillère des Andes.

Arrivée à Buenos Aires le 22 décembre 1920, avec deux G.3 démontés dans des caisses et le mécanicien René Duperrier de la firme Caudron à ses côtés, elle débute la propagande commerciale demandée par l'avionneur. Mais dès son installation à l'hôtel *Le Majestic*, la presse argentine révèle le défi que l'aviatrice s'est imposé : être la première femme au monde à passer la cordillère des Andes. Caudron refuse de lui envoyer un avion plus puissant en apprenant la nouvelle.



Humiliée, elle veut montrer aux pilotes présents que son Caudron G.3 n'est pas « *une guimauve* », et elle bat le record mondial féminin d'altitude le 26 février, avec 4 850 mètres, puis offre des exhibitions de voltige à la population argentine. Son visage fait la une des journaux, les habitants l'adorent. Le 20 mars,

elle rejoint la ville de Mendoza, où la population l'attend avec impatience. Grâce à cette jeune Française audacieuse, les soutiens financiers viendront, qui permettront de reconstruire la ville, gravement frappée par un violent séisme le 17 décembre 1920 (qui fit 1 500 morts).

En descendant du Transandin, un train qui faisait le trajet Buenos Aires/Valparaiso en traversant sous la cordillère, le mercredi 23 mars, elle sait qu'elle n'a jamais survolé de montagne, qu'elle ne connaît pas la route aérienne qui mène à Santiago, et elle apprend que son mécanicien a oublié de changer la magnéto du G.3 qu'ils ont emporté avec eux. En attendant la nouvelle magnéto, elle fait deux essais, qui vont lui montrer que sa mort est inévitable, la cordillère est « *un tapis de fakir* », un labyrinthe inextricable battu par des vents rabattants mortels. Mais le 1^{er} avril, elle décolle pour un troisième essai.

La route qu'elle a choisie était la plus directe, mais aussi la plus dangereuse, puisque traversant la vallée la plus venteuse et approchant des plus hauts sommets. Sa route la fait passer à proximité de l'Aconcagua, qui culmine à 6 962 mètres d'altitude. Ses prédécesseurs, uniquement des hommes, des militaires, dotés d'avions de 300 à 600 cv, étaient tous passés par le sud, là où la montagne atteint seulement 3 500 mètres.

Avant de sortir de l'hôtel ce mercredi 1^{er} avril pour rejoindre le terrain de Los Tamarindos, « *l'Hirondelle* » — surnom donné par les Bonairiens qui comparaient sa chevelure à un nid de *Golondrinas* — savait qu'elle partirait légèrement vêtue (Duperrier avait doublé son réservoir au cas où elle se perdrait, elle avait donc neuf heures d'essence au lieu de quatre et demi). Elle monta dans l'avion avec seulement sa combinaison de coton, mais dessous, elle avait passé un pull en laine, son pyjama en soie, et s'était enduite le corps de graisse avant de plaquer des feuilles de papier-journal sur son torse. Pour se défendre contre d'éventuelles attaques de condor, réputés pour fondre sur les avions qui pénétraient leur territoire de chasse, elle avait emporté un poignard, et un revolver, qui devait lui servir à mettre le feu à son avion, donc à signaler sa présence en cas d'atterrissage involontaire. La jeune pilote ignorait qu'elle serait suivie par tous les postes du télégraphe qui longent la voie ferrée, car sa route est également celle du chemin de fer de l'époque.

Après s'être perdue, après avoir fait 3 surplages de 20 minutes chacun à cause des vents de face, après un vol de 4 h 15 à une moyenne de 50 kilomètres à l'heure, et après avoir suivi son intuition — qui fut d'écouter les conseils d'une femme envoyée par un habitant des Andes un mois avant son départ pour Mendoza — choix qui la rend célèbre et qu'elle ne révèle qu'en 1946 à la presse, par peur du discrédit, elle se pose sur la piste de Lo Espejo, l'école militaire d'aviation de Santiago du Chili, aujourd'hui El Bosque.

Elle est ainsi le premier aviateur et la première femme à traverser la cordillère des Andes.

Le Chili l'accueille en héroïne. Seul absent, l'ambassadeur de France à Santiago, à qui la presse locale faisait la mauvaise blague de ce passage depuis trois semaines. Il crut effectivement à un poisson d'avril, oubliant qu'au Chili, cette date marque la fête des Saints-Innocents.

Elle revient à Buenos Aires et entame une tournée de 3 mois en Argentine et en Uruguay.

1^{er} avril 1933 : début de création de l'armée de l'Air française.

Par décret l'armée et les missions sont établies. La loi du 02 juillet 1934 complète cette création en précisant son organisation. C'est d'ailleurs cette dernière date que l'armée de l'Air a retenue officiellement pour ses commémorations officielles. L'aéronautique militaire française existe cependant depuis :

- **1909** : premiers achats d'avions par le génie et l'artillerie.
- **1910** : création du service de l'aviation maritime avec une première implantation à Fréjus.
- **1911** : création du brevet de pilote militaire.
- **1912** : création des premières escadrilles.



1^{er} avril 1939 : lancement par Hitler de l'Amiral Von Tirpitz, le plus grand cuirassé à flot d'Europe et le plus grand navire de guerre de la Kriegsmarine.

Le tonnage, de 43 000 tonnes à vide de combustible et de munitions, atteignait 56 000 tonnes à pleine charge. Le *Tirpitz* mesurait 251 mètres de longueur hors-tout pour une largeur de 36 mètres et un tirant d'eau de 11 mètres.

L'armement du bâtiment était composé de huit canons de 380 mm, d'une artillerie secondaire et d'une défense antiaérienne. Les canons de 380 mm étaient appariés en quatre tourelles désignées *Anton* et *Bruno* à l'avant, *Cæsar* et *Dora* à l'arrière. L'artillerie secondaire comportait douze canons de 150 mm en six tourelles et seize pièces de 105 mm sur affûts doubles auxquelles s'ajoutaient seize canons antiaériens de 37 mm et 80 pièces de 20 mm à tir rapide. Il était doté de deux hydravions de type Arado Ar 196.

Son blindage était également réputé résistant à tous les calibres d'obus existants à l'époque de son lancement : une carapace de 120 à 200 millimètres d'épaisseur protégeait les éléments vitaux du bâtiment. Le pont était blindé afin de se prémunir des attaques aériennes. Le blindage atteignait son épaisseur maximale (323 mm) au niveau de la ligne de flottaison où une ceinture de 2 m de hauteur allant de l'avant de la première tourelle à l'arrière de la quatrième, protégeait le haut des œuvres vives. Derrière la carapace, un compartimentage très serré était réalisé afin de minimiser l'importance d'éventuelles voies d'eau. Ce compartimentage était hérité de l'expérience de la Première Guerre mondiale au cours de laquelle les bâtiments de la *Kaiserliche Marine*, pourtant moins nombreux, purent tenir tête à ceux des Britanniques grâce à leur robustesse.



1^{er} avril 1945 : débarquement américain à Okinawa (Japon).

Située à 500 km au Sud des grandes îles japonaises, Okinawa a été choisie comme base de départ des bombardiers devant préparer l'assaut final. Pour conquérir Okinawa, les Américains débarquent plus de 500 000 hommes lors de la plus grande opération amphibie du Pacifique. Jusqu'en juin, les combats feront 7 500 morts chez les GI's contre plus de 110 000 chez les Japonais.



1^{er} avril 1960 : Gerboise blanche (Algérie).

Deuxième essai atomique français près de Reggane. Explosion atmosphérique depuis le sommet d'une tour située à Hamoudia.

1^{er} avril 2001 : incident diplomatique de l'île d'Hainan

survenu entre les États-Unis et la République populaire de Chine (RPC). Il fait suite à une collision entre un *Lockheed EP-3* (photo ci-dessous) de l'*United States Navy* et un *Shenyang J-8* de la Marine chinoise près de l'île d'Hainan, lors duquel un pilote chinois a trouvé la mort, et où l'avion américain a procédé à un atterrissage d'urgence sur le sol chinois. L'origine de

l'incident tourne autour d'une question d'interprétation du droit aérien, et de la définition de l'espace aérien international. Il s'agit de la crise diplomatique la plus grave entre les États-Unis et la République populaire de Chine depuis la fin de la guerre froide en 1991.

Selon la journaliste d'investigation Kim Zetter, l'avion américain menait au large des côtes chinoises une mission d'espionnage consistant à intercepter et décrypter des communications militaires. Après la collision et après que le pilote eut décidé d'atterrir sur la base aérienne de Lingshui sur l'île de Hainan, l'équipage se mit en devoir de détruire les documents sensibles comme les codes de communication, ainsi que le matériel informatique et de décryptage se trouvant à bord de l'appareil. N'ayant toutefois jamais suivi d'exercices sur la façon de procéder, les membres de l'équipage ne purent y parvenir entièrement.



CAMP H.M. SMITH, Hawaii — At approximately 8:15 p.m. Eastern Standard Time, Saturday, March 31, (9:15 a.m. Sunday local time in China) in international waters, a U.S. Navy EP-3 (Navy file photo pictured above) maritime patrol aircraft on a routine surveillance mission over the South China Sea, was intercepted by two People's Republic of China fighter aircraft. There was contact between one of the Chinese aircraft and the EP-3, causing sufficient damage for the U.S. plane to issue a "Mayday" signal and divert to an airfield on Hainan Island, PRC. No crewmembers are reported injured.

We have communicated our concerns about this incident to the PRC Government through the U.S. Embassy in Beijing and the PRC Embassy in Washington, D.C. We expect that the PRC Government will respect the integrity of the aircraft and the well-being and safety of the crew in accordance with international practices, expedite any necessary repairs to the aircraft, and facilitate the immediate return of the aircraft and crew.

1^{er} avril 2002 : décès de la *Mort blanche* (Finlande - Hamina).

Tireur de précision finlandais durant la guerre d'hiver contre l'URSS de 1939-40, Simo Häyhä

est crédité officiellement de 505 cadres et soldats soviétiques abattus. D'autres chiffres évoquent 742 victimes durant les 100 jours de combat auxquels il participe. Sa particularité était ne pas utiliser de lunette de visée sur son M28 *Pystykorva* afin de réduire sa silhouette. Très vite, les Russes le surnomment la *Mort blanche* et essayent par tous les moyens de le neutraliser : du tireur de précision au bombardement d'artillerie. Le 6 mars 1940, il est blessé à la mâchoire ce qui met un terme à sa carrière militaire.

