

2 mars 967 : Louis V « Le Fainéant » devient roi des Francs.



Le dimanche de Pentecôte 8 juin 979, son père Lothaire l'associe au trône, et le fait couronner à l'abbaye Saint-Corneille de Compiègne par Adalbéron, archevêque de Reims. En 982, à Brioude (entre Clermont-Ferrand et le Puy), son père lui fait épouser Adélaïde d'Anjou, qui a presque vingt ans de plus que lui. Sœur de Geoffroy Grisegonelle et de l'évêque du Puy Guy d'Anjou, Adélaïde, aussi appelée « *Blanche* », est la fille du comte d'Anjou, Foulques II *le Bon*. Déjà veuve par deux fois, elle a épousé une première fois le gouverneur de Brioude, le comte Étienne de Gévaudan, puis Raymond, comte de Toulouse. Cette union est éphémère : la trop grande différence d'âge et les débauches du jeune époux sont la cause de leur divorce deux ans plus tard.

Son père meurt le 2 mars 986. Louis V a seulement le temps de convoquer une assemblée de Francs à Compiègne afin de juger l'archevêque de Reims Adalbéron, qui a soutenu Otton II du Saint-Empire dans sa querelle contre Lothaire. Mais, la veille de la réunion, le 22 mai 987, Louis V meurt d'une chute de cheval lors d'une partie de chasse sur les terres d'Hugues Capet dans

la forêt d'Halatte près de Senlis. Il est inhumé en l'abbaye Saint-Corneille de Compiègne. Mort sans héritier, Louis V est le dernier roi de la lignée des Carolingiens.

L'assemblée qui se réunit au mois de juin suivant à Senlis choisit un nouveau roi en élisant Hugues Capet, fils aîné d'Hugues *le Grand*. Le nouveau roi est sacré en la cathédrale de Noyon par Adalbéron de Reims.

2 mars 1476 : les Suisses battent les Bourguignons à Grandson (Suisse).

La bataille de Grandson oppose l'armée bourguignonne aux Confédérés suisses à Grandson le 2 mars 1476, dans le cadre des guerres de Bourgogne.

En 1369, le duc Philippe II de Bourgogne, dit *le Hardi*, épouse Marguerite III de Flandre dont la dot et l'héritage à venir (Franche-Comté, comté de Flandre et comté d'Artois) agrandissent considérablement les possessions du duc. Dès lors, les héritiers de Philippe le Hardi n'auront de cesse de relier la Bourgogne aux provinces du nord, si possible de manière pacifique, par mariage, héritage ou acquisition. C'est ainsi que se formèrent les Pays-Bas bourguignons. Charles le Téméraire, lui, voulut ou dut utiliser la manière forte, car Louis XI, roi de France, sentant la menace de cet État concurrent tenta de s'opposer à son développement. À l'est, les Confédérés suisses, en particulier les Bernois, se montraient réservés sur la création de ce vaste territoire qui risquait de les priver de leur relations commerciales entre les « *pays d'en-bas* » et l'Italie.

1474 représente une ouverture pour les Confédérés qui ratifient l'accord de « *Paix perpétuelle* » avec l'archiduc Sigismond d'Autriche. Simultanément, un accord dirigé contre les Bourguignons est passé avec Louis XI qui finance richement les Suisses. L'ennemi héréditaire ayant disparu, leurs Excellences de Berne se lancent, au printemps 1475, dans une conquête de territoires à l'ouest, s'emparant du pays de Vaud et d'une partie de la Savoie. En effet dès 1474 les Suisses, aidés des Alsaciens avaient commencé leurs incursions dans le comté de Bourgogne. Ils attaquent Héricourt et y battent l'armée bourguignonne le 13 novembre. L'année suivante, ils dévastent le Haut-Doubs incendiant tout sur leur passage. Ils prennent Pontarlier et Jougne et massacrent leurs garnisons poussant le duc de Bourgogne à agir.

En janvier 1476, Charles le Téméraire, qui vient de prendre Nancy, tourne son armée pour marcher sur Berne. Après avoir franchi le col de Jougne, il emprunte la voie longeant le sud du Jura. Le 19 février 1476, son armée met le siège devant la petite ville de Grandson dont l'imposant château est défendu par une solide garnison bernoise. Cette dernière, soumise à la puissante artillerie bourguignonne, capitule le 28 février, ignorant que son appel à l'aide a été entendu par le reste des Confédérés et qu'une armée s'était déjà rassemblée dès la veille à Neuchâtel pour lui porter secours. Une controverse existe à propos de cette reddition. Selon plusieurs observateurs, parmi lesquels Jean-Pierre Panigarola, ambassadeur du duc de

Milan Galéas Marie Sforza auprès de la cour de Bourgogne, les assiégés auraient été contraints par la faim de se rendre à discrétion (c'est-à-dire de capituler sans conditions). Selon d'autres commentateurs, les 412 soldats bernois ne se seraient rendus qu'en échange de la promesse d'avoir la vie sauve. Quoi qu'il en soit, le duc de Bourgogne les fait pendre aux arbres alentour ou noyer dans le lac de Neuchâtel. Cet acte provoque la colère des Suisses, dont l'armée composée de 20 000 hommes sous le commandement de Nicolas de Scharnachthal (Berne), Hans Waldmann (Zurich) et Heinrich Hassfurter (Lucerne) s'ébranle dès le surlendemain, 1^{er} mars, aux cris de « *Grandson !, Grandson !* ».

Charles lance ses hommes depuis Grandson jusqu'au château de Vaumarcus par un chemin rocailleux, où la neige vient à peine de fondre.

Au matin du 2 mars, des éclaireurs suisses attaquent un camp avancé bourguignon déclenchant la bataille.

À l'artillerie et aux archers bourguignons répondent les couleuvrines de Berne. Lorsque la cavalerie bourguignonne charge, les Suisses se disposent en carré avec des piques de 6 m de long que les lances de 4 m de leurs adversaires ne peuvent atteindre.

Après trois heures de combats, alors que les Suisses faiblissent, Charles le Téméraire décide de faire reculer ses troupes pour attirer les Suisses en plaine. Cependant les Bourguignons, se méprenant sur les choix de leur commandement, croient à la retraite et paniquent. Au même moment de nouvelles forces suisses arrivent en prenant les forces bourguignonnes à revers. Les mugissements des cors des Alpes, la « *Vache d'Unterwald* », le « *Taureau d'Uri* », remplissent les Bourguignons d'une terreur irraisonnée.

On compte environ 300 Bourguignons et 200 Suisses morts, auxquels s'ajoutent de nombreux blessés notamment par les flèches et carreaux.

Les Suisses trouvent alors un riche butin dans le camp abandonné par les Bourguignons, s'émerveillant de son pavillon de velours rouge, de ses armes enrichies de bijoux, et prendront 400 pièces d'artillerie. Mais le partage du butin provoque des dissensions entre villes et campagnes. La guerre civile est évitée de justesse au Convenant de Stans (22 décembre 1481) grâce à la médiation de l'ermite Nicolas de Flue. Candidement, les rudes montagnards vendent pour quelques sols les diamants du Téméraire qu'ils ont reçus à des brocanteurs juifs ou lombards. Ils découvrent aussi dans le butin la tapisserie aux Mille-fleurs, tapisserie célèbre fabriquée par Jean de Haze en 1466, composée de huit pièces de tapisserie de verdure.



2 mars 1481 : naissance du chevalier allemand Franz von Sickingen.

Franz von Sickingen (né le 2 mars 1481 - mort le 7 mai 1523) est un chevalier allemand et l'un des personnages les plus notables de la première période de la Réforme protestante.



Franz von Sickingen, par Albrecht Dürer.

Après avoir combattu pour l'empereur Maximilien 1^{er} contre Venise en 1508, il hérita de vastes domaines sur le Rhin, et sut ensuite accroître sa richesse par des méthodes intelligentes. En 1513, il prit fait et cause pour Balthasar Schlör, un citoyen expulsé de la ville de Worms, et attaqua la cité avec 7 000 hommes. Malgré le bannissement impérial dont il fit l'objet, Sickingen parvint à dévaster la campagne et perturber les relations commerciales et ne céda que lorsque ses exigences furent satisfaites.

Il fit ensuite la guerre au duc de Lorraine et força Philippe 1^{er} de Hesse à lui verser 35 000 florins. En août 1518, il intervint dans un conflit civil à Metz, et prit ostensiblement parti pour les citoyens contre l'oligarchie au pouvoir. Il mena une armée de 20 000 hommes contre la ville, qu'il assiégea, et contraignit les édiles locaux à lui accorder 20 000 florins d'or et un mois de paie pour ses troupes. En 1518, Maximilien 1^{er} annula le bannissement dont Sickingen faisait l'objet.

Après la mort de Maximilien, Sickingen accepta des subsides de la part de François 1^{er} pour appuyer la candidature de ce dernier, mais lors de l'élection, il amena ses troupes à Francfort-sur-le-Main pour y assurer l'élection de Charles Quint. En récompense de ce service, il fut fait chambellan impérial et conseiller. En 1521, à l'occasion de la sixième guerre d'Italie, il mena une expédition en France, au cours de laquelle il ravagea la Picardie. Il fut cependant vaincu au siège de Mézières, et contraint de battre en retraite.

Après l'échec de l'expédition française, Sickingen complota avec Ulrich von Hutten le renversement des Princes-Électeurs du Saint-Empire et l'élévation en dignité de l'ordre de la chevalerie, ce qu'il espérait accomplir avec le soutien des villes et de la paysannerie. La faiblesse de ses alliances le contraignit finalement à se replier sur son château de Landstuhl, non sans avoir récolté d'abondants butins sur la route.

Le 22 octobre 1522, le conseil de régence le bannit à nouveau, ce à quoi il répliqua en pillant Kaiserslautern au printemps 1523. Les dirigeants de Trèves, de la Hesse et du Palatinat s'allièrent contre lui et assiégèrent Landstuhl. Sickingen y reçut une blessure sérieuse. Ce siège fut l'une des premières occasions de faire usage de l'artillerie, et des brèches furent rapidement pratiquées dans ce qui serait autrement resté une forteresse inexpugnable. Le 6 mai 1523, Sickingen se résigna à capituler, et il mourut le jour suivant. Il fut enterré à Landstuhl, et en 1889 un grand monument fut érigé à Ebernburg, à sa mémoire et à celle d'Ulrich von Hutten.

2 mars 1730 : naissance du sergent des milices garde-côtes Michel Cabieu.

En 1762, pendant la guerre de Sept Ans, la France et l'Angleterre sont de nouveau en guerre. Dans la nuit du 12 au 13 juillet, les Anglais envahissent Sallenelles et sont sur le point de débarquer à Ouistreham, quand ils tirent deux coups de canon qui alertent les habitants. Ces derniers prennent la fuite sur-le-champ. Michel Cabieu se porte seul face à l'ennemi pour tenter

de l'effrayer. Muni d'un tambour et d'une arme, il fait feu de place en place, ordonne à ses soldats inexistants de faire feu et fait ainsi croire aux Anglais que les troupes françaises sont nombreuses. Les Anglais intimidés battent en retraite, abandonnant un officier que Cabieu avait blessé au hasard de ses coups de fusil.

Gérard de Clussy, député du Calvados, donna lecture de ces évènements à l'Assemblée Constituante le 4 septembre 1790, en présentant Cabieu à la barre de l'Assemblée. Oudot, représentant du Calvados, les relata à la Convention nationale le 25 thermidor an II.

Le général Hoche, allant prendre son commandement à Cherbourg, passa par Ouistreham pour faire la connaissance de Cabieu, auquel il fit don de ses épauettes et de son épée, ce qui valut à ce dernier le surnom de « *général* ».

La plaque commémorative du fait d'armes de Michel Cabieu rapporte qu'il fut fait général par la Convention à la suite de cet exploit. Il est mort le 5 novembre 1804 à l'âge de 74 ans.



2 mars 1733 : mort à 76 ans de l'amiral Claude de Forbin.

Claude de Forbin, chevalier puis comte de Gardanne, né le 6 août 1656 à Gardanne, mort à Marseille le 2 mars 1733, est un officier de marine et mémorialiste français du Grand Siècle.



Claude de Forbin (1656-1733)

Né dans une famille de la noblesse provençale, il perd son père étant encore jeune et sert dans les galères. Sous les ordres de son oncle le commandeur de Gardanne, il prend part à la campagne de Sicile à la fin de la guerre de Hollande. La paix revenue, il intègre la Marine royale, mais il se bat en duel, tue son adversaire et doit partir se cacher pour échapper à la condamnation à mort qui frappait alors les duellistes. Gracié par la faveur de son oncle, le cardinal de Janson, il participe aux campagnes contre les pirates barbaresques menées en Méditerranée par le comte d'Estrées et Duquesne. En 1685, il sert dans la flotte chargée d'emmener un ambassadeur et plusieurs jésuites auprès de Narai, le roi de Siam. Sur place pendant trois ans, il est nommé amiral et général du roi de Siam, avant de regagner Pondichéry puis la France.

En 1689, il est placé sous les ordres de Jean Bart à Dunkerque avec qui il s'adonne à la guerre de course. Promu capitaine de vaisseau, il est chargé — toujours en compagnie de Jean Bart — d'escorter des navires marchands lorsque les deux hommes sont attaqués par une flotte anglaise plus puissante et faits prisonniers. Envoyés à Plymouth, ils parviennent malgré leurs blessures à s'échapper et à regagner la France à la rame. Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg de Forbin sert sous les ordres de Tourville au cap Béveziers (en 1690), à la défaite de la Hougue (en 1692) et lors de la prise du *convoy de Smyrne* au large de Lagos (en 1693). Dans les années qui suivent, il capture encore plusieurs navires avant d'être fait chevalier de

Saint-Louis en 1699. Il reprend du service pendant la guerre de Succession d'Espagne, en Méditerranée, en mer du Nord et dans la Baltique. Il est alors élevé au grade de chef d'escadre. Entretien de mauvaises relations avec le Secrétaire d'État à la Marine Pontchartrain il demande à quitter le service en 1710 et se retire sur ses terres au château de Saint-Marcel, à Marseille, où il meurt le 2 mars 1733.

2 mars 1770 : naissance du maréchal d'Empire Louis-Gabriel Suchet.



Louis-Gabriel Suchet, duc

d'Albufera, né le 2 mars 1770 à Lyon et mort le 3 janvier 1826 à Marseille, est un militaire français, élevé à la dignité de maréchal d'Empire par Napoléon en 1811.

Fils d'un soyeux lyonnais, il commence sa carrière en 1791 en s'engageant dans la Garde nationale. Il gravit rapidement les échelons jusqu'au grade de lieutenant-colonel et participe à ce titre à la première campagne d'Italie qu'il termine comme commandant de la 18^e demi-brigade ; il occupe ensuite les fonctions de chef d'état-major en Helvétie et en Italie. Nommé général de division en 1799, il sert encore en Italie pendant deux ans. Sous le Premier Empire, il participe avec brio aux premières campagnes napoléoniennes à la tête d'une division.

En 1808, Suchet est envoyé en Espagne où il obtient rapidement le commandement de l'armée d'Aragon, avec laquelle il remporte une série de victoires contre les Espagnols. Excellent administrateur, et contrairement à la quasi-totalité de ses collègues, il consolide ses positions en créant une administration civile efficace et en pacifiant la région, s'attachant ainsi la population aragonaise. Il s'empare successivement des villes de Lérida, Tortosa et Tarragone — à la suite de quoi Napoléon l'élève à la dignité de maréchal d'Empire le 8 juillet 1811 — puis du royaume de Valence. Les défaites françaises dans le reste de la péninsule l'obligent cependant à se replier sur les Pyrénées.

Rallié aux Bourbons, il reprend du service sous les Cent-Jours avec le commandement de l'armée des Alpes ; il est cette fois disgracié par Louis XVIII à la Seconde Restauration mais est finalement rappelé à la Chambre des pairs. Seul maréchal à avoir gagné son bâton pour ses victoires en Espagne, ses talents militaires sont reconnus par Napoléon qui déclare à Sainte-Hélène que « *s'il avait eu deux maréchaux comme Suchet en Espagne, non seulement il aurait conquis la péninsule, mais il l'aurait aussi gardée* ».

2 mars 1774 : naissance du général d'Empire Jean-Siméon Domon.

Jean Siméon Domon, né le 2 mars 1774 à Maurepas en Picardie et mort le 5 juillet 1830 à Paris, est un général français de la Révolution et de l'Empire. Il s'engage comme volontaire au 4^e bataillon de volontaires de la Somme le 6 septembre 1791, et il est élu sous-lieutenant le jour même.



De 1792 à 1795, il sert dans l'armée du Nord à Courtrai, au siège de Lille, puis à Jemmapes. Il devient lieutenant le 12 mai 1793, et capitaine le 4 juin suivant. Amalgamé dans la 2^e demi-brigade d'infanterie de première formation en germinal an II, il passe en qualité d'aide-de-camp provisoire auprès du général Compère le 12 floréal et a un cheval tué sous lui au combat livré à la même époque entre l'abbaye de Flens et le village de Coutiches (Nord).

Successivement employé aux armées de Rhin-et-Moselle, de Sambre-et-Meuse, d'Angleterre, du Danube et du Rhin, il donne dans maintes circonstances les preuves de la plus rare intrépidité. Il se fait remarquer par sa témérité et sa bravoure, notamment lors des opérations menées lorsque l'armée française envahit les Pays-Bas, que ce soit à Nimègue, au passage du Waal, à Apeldoorn, à Loo, à Born, Tegelen ou Oldenzaal.

Le 3 prairial an II, s'étant mis à la tête d'une compagnie de grenadiers qui vient d'être repoussée du village de Héchier, il saisit une échelle qu'il applique sur les retranchements, y pénètre le premier, malgré un coup de sabre qu'il reçoit à la main droite, et s'empare d'une pièce de canon. Au Siège de Nimègue le 18 brumaire an III, l'ennemi étant parvenu lors d'une sortie, à pénétrer dans le camp français où plusieurs compagnies ont déjà lâché pied, Domon rallie les fuyards et repousse les assiégés dans leurs murs.

Au passage du Waal le 3 messidor an III, il a le commandement d'une colonne chargée d'enlever une redoute contre laquelle on a déjà vainement dirigé plusieurs attaques. Il s'empare de la position du premier élan, et tue plusieurs canonniers sur leurs pièces. Dans une autre circonstance, comme un détachement du 5^e régiment de hussards faisant boire ses chevaux dans la Meuse, a été surpris par 400 Hollandais sortis à l'improviste du fort de Saint-Michel, Domon s'élance au milieu des assaillants, suivi seulement de son soldat d'ordonnance, les met en déroute et leur fait 22 prisonniers.

Pendant la même campagne, lors d'une reconnaissance aux environs d'Odenzuel, il enlève 25 chevaux aux hussards du Salm et de Hompech et enfin, à l'attaque du château de Bentheim, chargé de se porter sur le village de Gilham, il y fait prisonniers 10 Hessois avec leur commandant.

En 1795, Domon sert ensuite dans l'armée du Rhin, puis en 1796-1797, dans l'armée de Sambre-et-Meuse. Il suit son général à l'armée du Rhin, et se trouve à la bataille de Neuwied le 30 vendémiaire an V, où il emporte une redoute frisée et palissadée, a son cheval tué sous lui, reçoit plusieurs balles dans ses vêtements, et est cité dans le rapport du général Lazare Hoche. En 1798, il sert dans l'armée d'Angleterre, puis en 1799, dans celle du Danube.

Au combat livré en avant de Dettingen, à l'armée du Danube, le 4 germinal an VIII, on le voit déployer tour à tour les talents d'un chef et l'intrépidité d'un soldat. Démonté au milieu de l'action et blessé à la jambe gauche par un éclat d'obus, il a assez de courage pour remonter à cheval et conserver son poste pendant trois heures. Voyant, à la fin de la journée, son général blessé et sur le point d'être fait prisonnier, il rassemble quelques braves, et, sabrant autour de lui avec autant d'énergie qu'au commencement de l'affaire, il parvient à le dégager et à le conduire aux ambulances.

Tant de courage et de dévouement ne restent point dans l'oubli. Tandis que le Directoire, par son arrêté de prairial an VII, élève Domon au grade de chef de bataillon, Masséna, par un ordre du jour du 12 du même mois, le nomme chef d'escadron au 5^e régiment de hussards.

Le 24 mars 1799, à Liptingen, Domon, bien que blessé et ayant perdu son cheval, n'abandonne pourtant pas son poste. Cette attitude lui vaut d'être nommé chef de bataillon, puis chef d'escadron au 5^e régiment de hussards.

En 1800-1801, il sert dans l'armée du Rhin. Il se trouve en garnison à Metz en 1801, puis à Hanovre en 1803. Dans le courant de l'an XI, il est envoyé en Hanovre, et passe le 23 frimaire an XII au 3^e régiment de hussards, alors au camp de Montreuil, où le 23 prairial suivant, il obtient la décoration de la Légion d'honneur. Employé au 6^e corps pendant la campagne d'Allemagne, il se trouve au combat d'Elchingen, près d'Ulm le 23 vendémiaire an

XIV, où il a le cou traversé par une balle en chargeant à la tête de son régiment sur deux bataillons auxquels il enlève cinq pièces de canon. En 1806, il participe à la bataille d'Iéna.

Promu au grade de major au 7^e régiment de hussards le 7 janvier 1807, il combat à Eylau le 8 février 1807 et à Friedland le 14 juin 1807 avant de prendre le commandement du 11^e régiment provisoire de cavalerie en juillet 1807. Il continue la guerre en Pologne avec la réserve de cavalerie de la Grande Armée jusqu'à la paix de Tilsitt, et vint à la fin de 1807, tenir garnison à Ruremonde aux Pays-Bas.

Il a été élevé au grade d'officier de la Légion d'honneur le 3 juillet précédent, et désigné en janvier 1808 pour commander le régiment de hussards de la division de réserve de Poitiers, mais une nouvelle disposition de l'Empereur ayant prescrit aux majors de rester aux dépôts de leurs corps, il reçoit contre-ordre.

Nommé le 7 avril 1809, au grade de colonel en second, il reçoit l'ordre de conduire le 7^e régiment de hussards au 3^e corps de l'armée d'Allemagne, et combat à la tête de ce corps à Wagram les 5 et 6 juillet, à Znaïm le 10 du même mois, devient colonel du 8^e régiment de hussards le 10 août, et est créé baron de l'Empire au mois d'octobre 1810.

Employé au corps d'observation de la Hollande pendant les années 1810 et 1811, il fait la première partie de la campagne de Russie avec le 1^{er} corps de cavalerie. Il s'illustre à Ostrovno les 25 et 27 juillet 1812. Il est promu général de brigade à Witepsk le 7 août 1812, en récompense de sa conduite distinguée aux combats d'Ostrovno. Il s'illustre ensuite à la Moskowa du 5 au 7 septembre 1812. Domon prend alors le commandement des gardes de Joachim Murat et se bat sous les ordres de ce dernier, à la tête de la cavalerie du royaume de Naples, lors de la campagne de Saxe de 1813.

Maintenu dans son nouveau grade au 1^{er} corps de cavalerie, le général Domon devient dès ce jour le compagnon et l'ami du roi de Naples, qui obtient de l'Empereur, à son départ de Moscou le 20 octobre, l'autorisation de prendre Domon à son service avec les titres de lieutenant-général et de capitaine de ses gardes.

Arrivé à Naples au mois de mars 1813, il y est nommé colonel-général de la cavalerie du royaume, et repart avec le roi pour aller prendre le commandement d'une brigade de cavalerie légère à la Grande Armée. Blessé grièvement à la jambe eu passant le Bober à Lœvemberg le 21 août, action pour laquelle il obtient la croix de commandeur de la Légion d'honneur, il retourne bientôt à Naples avec Murat, mais quand il apprend la défection de ce monarque lorsque celui-ci abandonne Napoléon et son alliance avec l'Autriche, il se hâte de donner sa démission le 21 janvier 1814, et revient à Paris le 21 mars 1814 où il est attaché à la vieille garde.

Chevalier de Saint-Louis le 29 juillet 1814, et en non-activité le 19 août 1814, il est désigné à la nouvelle du retour de Napoléon 1^{er}, pour accélérer l'organisation des volontaires royaux, mais il renvoie sa lettre de service en prétextant son incapacité pour mener à bien un semblable travail.

Le 19, un nouvel ordre lui prescrit de se rendre à Châlons-sur-Marne pour y prendre le

commandement de 8 régiments de cavalerie. Arrivé le 21 dans cette place, il y trouve toute la garnison, composée des 12^e de ligne et 5^e hussards, en pleine défection. Presque tous les officiers nommés par le Roi ayant abandonné leur poste, le général Domon prend le commandement des troupes actives de la 2^e division militaire et les porte sur Reithel afin de pourvoir à la défense de cette partie de la frontière.

Pendant les Cent-Jours, il se rallie à l'Empereur, commande la 6^e puis la 3^e division de cavalerie légère, et se bat avec panache à Charleroi, à Ligny. Le 6 avril 1815, il obtient le commandement de la 6^e division de cavalerie au 3^e corps de l'armée du Nord, et prend part aux combats de Fleurus, de Wavres et de Namur, les 15, 16 et 17 juin 1815.

À la bataille du mont Saint-Jean le 18 juin 1815, sa division destinée à se porter en arrière de la droite, pour s'opposer à la marche du corps prussien qui a échappé à Grouchy, a à soutenir, après les combats de la journée, le premier choc de Blücher, et s'y couvre de gloire. Quand la retraite est ordonnée, il ramène le reste de son monde en bon ordre sous Paris, passe la Loire en août, et est envoyé par le maréchal Macdonald à Montpellier pour y préparer le licenciement de 5 régiments de l'armée du Midi.

Il est confirmé dans son grade de lieutenant général par Louis XVIII et reçoit le commandement de la cavalerie dans le secteur militaire de Tours, mais le 1^{er} octobre 1815, il est mis en non-activité, et il est éloigné de Paris comme suspect, il reçoit l'ordre de se rendre à Péronne, où il vécut dans la retraite jusqu'à la fin de 1820.

En 1820, Domon rentre en grâce et devient inspecteur général de la cavalerie, écuyer cavalcadour de Louis XVIII et vicomte.

Les préparatifs de la guerre d'Espagne amènent son rappel à l'activité, et il est désigné le 12 février 1823 pour commander une division de cavalerie au 2^e corps de l'armée des Pyrénées, et montre dans cette campagne, les talents d'un officier de cavalerie expérimenté. Arrivé à Baza le 25 juillet 1823, il marche contre Ballesteros, qu'il rencontre le 28 aux environs de Montelegiar dans la position d'El-Castillo, et ayant su à propos prendre l'ennemi à revers par sa gauche, il seconde parfaitement le mouvement de front opéré par le maréchal Molitor, et fait éprouver à l'ennemi des pertes considérables.

À la fin de la campagne il reçoit l'ordre de Saint-Ferdinand le 20 octobre 1823, il quitte Grenade le 28 et rentre en France où le roi le crée vicomte et commandeur de Saint-Louis le 2 novembre. Grand officier de la Légion d'honneur le 29 octobre 1828, il meurt à Paris le 5 juillet 1830. Il est inhumé au cimetière du Père-Lachaise (16^e division).

2 mars 1784 : Jean-Pierre Blanchard fait voler un ballon gonflé à l'hydrogène (Paris).

Jean-Pierre François Blanchard, né le 4 juillet 1753 au Petit-Andely et mort le 7 mars 1809 à Paris, est un aéronaute français qui s'illustra dans la conquête des airs en ballon, notamment la première traversée de la Manche en ballon, le 7 janvier 1785.



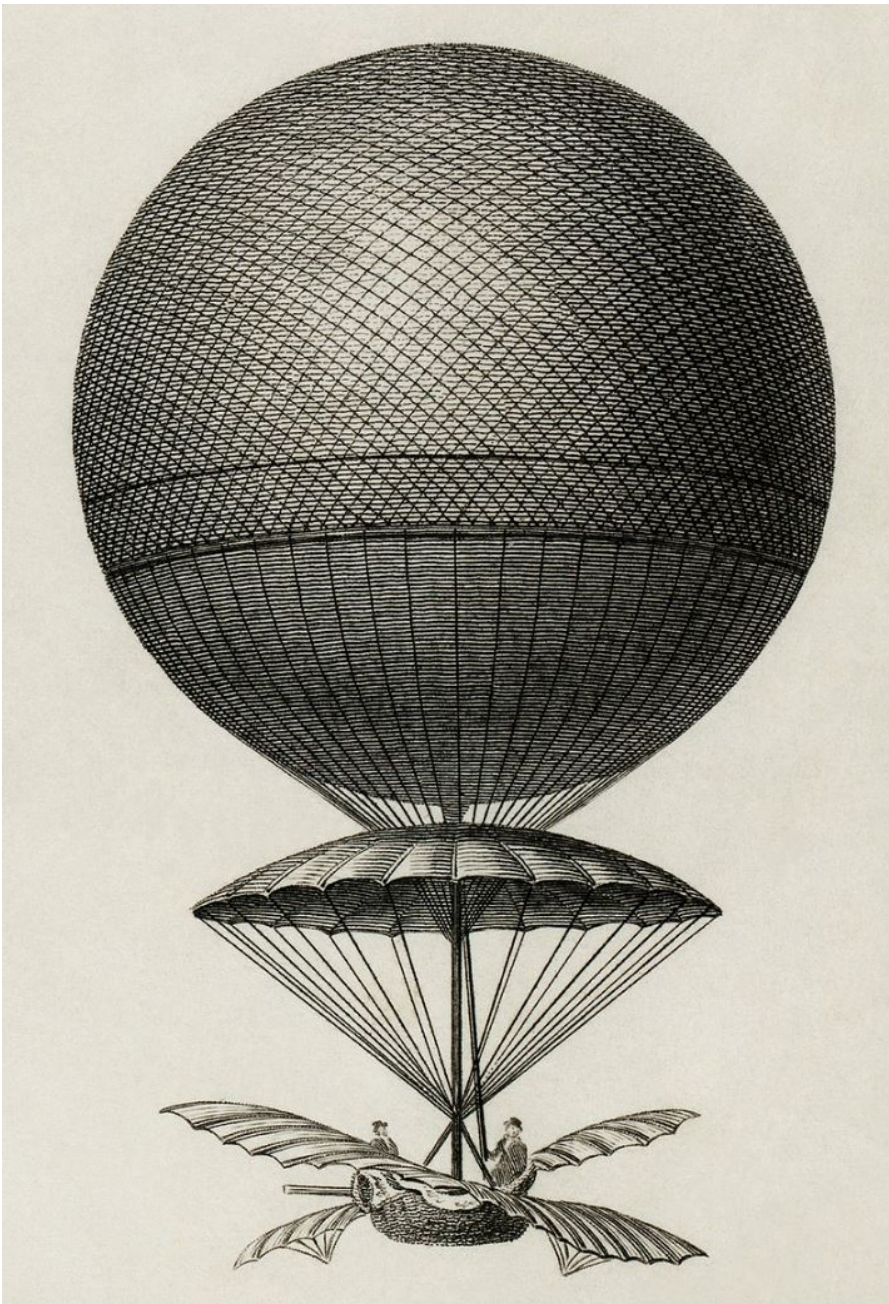
Fils d'un ouvrier tourneur, Jean-Pierre Blanchard montre dès l'enfance son goût pour l'invention et la mécanique. Cet autodidacte construit des automates puis conçoit une voiture à pédale. Plus tard, il met au point une machine hydraulique pour alimenter Château-Gaillard en eau, expérience renouvelée à Vernon puis à Grenoble.

Mais c'est la conquête des airs qui le passionne. Il travaille à un « *vaisseau volant ayant la forme d'un oiseau, muni de six ailes et de gouvernail* ». Il organise une démonstration publique le 5 mai 1782, mais ne pourra décoller.

Suivant l'exemple des frères Montgolfier mais surtout de Jacques Charles (qui l'année précédente a fait voler un ballon gonflé au dihydrogène emportant deux passagers), Jean-Pierre Blanchard construit un ballon gonflé à l'hydrogène, muni de rames en plumes mues à la force des bras. **Le 2 mars 1784, la foule rassemblée sur le Champ de Mars à Paris assiste à l'ascension de cet aérostat habité de 27 pieds de diamètre.** Le ballon, poussé

par le vent, franchit la Seine et revient pour se poser rue de Sèvres. Au moment où le ballon était sur le point de décoller, un jeune homme du nom de Dupont de Chambon avait sauté dans la nacelle et, tirant son épée, avait déclaré sa volonté de procéder à l'ascension en compagnie de Blanchard. On dut le retirer par la force de la nacelle.

Blanchard fait ses deuxième et troisième ascensions à Rouen le 23 mai 1784 et le 18 juillet 1784 et sa quatrième à Londres en 1784.



Le 7 janvier 1785, Blanchard et son ami et mécène américain John Jeffries traversent la Manche de Douvres à Guînes en 2

heures 25 minutes, à bord d'un ballon gonflé à l'hydrogène. Après avoir effectué environ un tiers de la traversée, leur vaisseau se met à descendre. Après que les deux aéroliers ont jeté par-dessus bord tout ce dont ils disposent, le ballon reprend de l'altitude jusqu'aux deux tiers lorsqu'il se remet à descendre. Blanchard et Jeffries doivent, cette fois, jeter non seulement l'ancre et les cordages, mais également se déshabiller et jeter par-dessus bord une partie de leurs vêtements. La reprise d'altitude du ballon leur évite d'utiliser leur dernière ressource, qui serait de couper la nacelle. Alors qu'ils approchent du rivage, l'aérostat s'élève, décrivant un magnifique arc au-dessus de la terre avant d'aller se poser en forêt de Guînes.

Cet exploit a un retentissement dans toute l'Europe et Blanchard se rend dans de nombreux pays pour effectuer des démonstrations de vol en ballon, ainsi que des essais en parachute avec des animaux.

Le 11 juillet 1785, il effectue sa 12^e ascension de La Haye avec Monsieur d'Honincthun, officier dans la légion de Maillebois, en présence du prince d'Orange. Après avoir heurté une cheminée au départ, ils manquent de tomber dans le *Bies-Bosch* à six lieues de la ville ; Blanchard ouvre alors la soupape et va descendre à cent pas du bord de l'eau, dans une prairie dont le propriétaire exige dix ducats de dommages-intérêts. Les Hollandais les accueillent à la descente avec des fourches et des bâtons, brisent sa nacelle et emportent la gaze d'or et la toile qui l'entouraient. Ils arrivent sans autres accidents à Rotterdam.

La même année 1785, il effectue sa 14^e ascension à Lille, au cours de laquelle il laisse tomber un chien en parachute, qui ne se fait aucun mal en atterrissant, sa 15^e à Francfort et sa 16^e à Gand. Au cours de cette dernière, il court de grands dangers. Ne pouvant résister à la froide température jusqu'à laquelle son ballon s'était élevé, il le crève, laisse tomber sa nacelle, s'accroche aux cordes et réussit à atterrir sans se blesser.

Le 9 janvier 1793, il effectue sa 45^e ascension à Philadelphie pour atterrir près de Woodbury, dans le New Jersey. Il réalise ainsi le premier voyage aérien aux États-Unis. Il va rester quatre ans sur place et parmi les témoins de l'un de ses vols, on compte ce jour-là le premier président des États-Unis en fonction, George Washington, mais aussi ses quatre successeurs respectivement John Adams, Thomas Jefferson, James Madison et James Monroe.

Sa 46^e ascension a lieu le 12 août 1798 à Rouen dans l'enclave de Saint-Yon.

En août 1803, il fait sa 54^e ascension au parc de Trianon à Rouen.

Lors de sa 66^e ascension, le 20 février 1808, au château de Blois, près de La Haye, Blanchard est frappé d'apoplexie et, hors d'état d'entretenir le feu de son fourneau, il tombe de plus de soixante pieds de hauteur (un peu plus de 18 m). Après avoir reçu de Louis Bonaparte, roi de Hollande, tous les secours qu'exigeait sa position, il est transporté en France. Il meurt un an plus tard à Paris, le 7 mars 1809, probablement des suites de ses blessures.

Sa seconde femme, Madeleine Sophie Armant, qui l'accompagnait depuis 1805, poursuit les présentations de vol libre. Elle y laissera également la vie à Paris le 6 juillet 1819, son ballon s'étant enflammé.

2 mars 1796 : le Directoire nomme Napoléon Bonaparte comme commandant en chef de l'armée d'Italie.

Le 2 mars 1796, Bonaparte avait obtenu sa promotion de général en chef de la petite armée d'Italie, appelée en principe à ouvrir un simple front de diversion. Officier d'artillerie de formation, il innove à cette époque dans l'utilisation de l'artillerie (canon de Gribeauval) comme force mobile d'appui des attaques d'infanterie. Il sait motiver ses hommes et fait, sur le terrain qu'il avait reconnu en 1793-94, une campagne d'exception qui reste étudiée dans toutes les écoles de guerre.



C'est la première grande campagne de Bonaparte, à laquelle il attachera beaucoup d'importance tout au long de sa vie. Stendhal dira même qu'il s'agit de la période la plus brillante de la vie de Bonaparte. L'armée que l'on confie à Bonaparte n'est pas censée être très importante ; il s'agit d'une campagne de diversion, tandis que deux armées du Rhin bien plus puissantes contournent les Autrichiens par le nord. Il remportera victoire sur victoire et réorganisera le nord de l'Italie.

En un peu plus d'un an, il bat cinq armées autrichiennes, fréquemment à un contre deux, et décide seul du sort de la guerre, les armées françaises du Rhin étant battues par les

Autrichiens qui doivent affaiblir leurs troupes sur ce front pour envoyer des renforts en Italie. Il bat séparément quatre généraux piémontais et autrichiens (dont Colli, von Beaulieu et Argenteau à Millesimo, Montenotte), après s'être emparé du massif de l'Authion avec Masséna, là où les généraux Gaspard Jean-Baptiste Brunet et Jean Mathieu Philibert Sérurier avaient échoué, à la baisse de Turini-Camp d'argent, et signe l'armistice de Cherasco avec le royaume de Sardaigne.

Dans une deuxième phase, il bat une nouvelle armée autrichienne envoyée en renfort et commandée par Sebottendorf à Lodi et Beaulieu à Borghetto. Le 15 mai 1796, le jeune Bonaparte entre dans Milan, à la tête de son armée.

Dans une troisième phase organisée autour du siège de Mantoue, il bat deux nouvelles armées autrichiennes commandées par Quasdanovich et Wurmser dans sept batailles, dont Castiglione et Roveredo. Enfin, les renforts commandés par Alvinczy sont à nouveau battus au pont d'Arcole et à Rivoli. C'est le 15 novembre 1796 que Bonaparte, âgé de 27 ans se bat aux côtés de ses soldats à la fameuse bataille du pont d'Arcole. Les soldats surprennent l'ennemi autrichien, en marchant au pas de charge. Muiron, l'aide de camp de Bonaparte, mourra à Arcole à l'âge de 22 ans.

Tout en organisant l'Italie en républiques sœurs sur le modèle de la République française, il marche sur l'Autriche et signe seul les préliminaires de paix de Leoben. La rue qu'il habitait à Paris, qui s'appelait rue Chantereine, fut rebaptisée *rue de la Victoire*, nom qu'elle a conservé à ce jour.

2 mars 1856 : naissance du vice-amiral Louis Dartige du Fournet.

Louis René Charles Marie Dartige du Fournet, né à Putanges dans l'Orne le 2 mars 1856 et mort à Périgueux en Dordogne le 16 février 1940, est un officier de marine français. Il termine sa carrière avec le grade de vice-amiral.



Louis Dartige du Fournet (1856-1940)

Le vice-amiral Dartige du Fournet est né Louis Dartige, mais son père, Louis Auguste Dartige (receveur de l'enregistrement et des Domaines), est autorisé par décret présidentiel, en 1877, à ajouter *du Fournet* au nom de famille, relevant le nom porté par l'une de ses aïeules maternelles et rappelant le château du Fournet à Saint-Judoce, en Côtes-du-Nord (aujourd'hui Côtes-d'Armor) où vivait son père (le château abrite toujours un portrait du vice-amiral Dartige du Fournet) ; sa mère était Sidonie Olympe Mourin d'Arfeuille. Il se maria avec Marie Vauquelin de la Rivière puis avec Edmée de la Borie de la Batut.

Il entre en 1872 à l'École navale, dont il sort major. Le 13 juillet 1893, sous les ordres du capitaine de frégate Bory, commandant l'avisos *L'Inconstant*, le lieutenant de vaisseau Louis Dartige, commandant la canonnière *Comète*, force la passe de Ménam (fort Paknam) pour dégager le port de Bangkok. Ce fait d'armes contribue à l'attribution à la France de la rive gauche du Mékong (le Laos) par le Siam (actuelle Thaïlande). Louis Dartige devient ensuite second sur le croiseur-cuirassé *Pothuau*, puis il commande le croiseur *Surcouf* de l'escadre du Nord.

En 1909, il est nommé contre-amiral. Durant la guerre des Balkans (1912-1913), il est à la tête de la flotte française de Méditerranée, et il est nommé vice-amiral. Lors de la Première Guerre mondiale, en février 1915, il est nommé à la tête de la troisième escadre française qui vient

d'être créée. Basée à Port-Saïd (Egypte), cette escadre est chargée de faire appliquer le blocus des côtes ottomanes décrété en août 1915. L'amiral Dartige du Fournet est alors le principal instigateur du développement de la stratégie insulaire française en Méditerranée orientale : dans le cadre de la lutte contre l'empire ottoman, la marine française prend possession des îles de Rouad en septembre 1915 et de Castellorizo (décembre 1915). Elle y installe des centres de renseignement particulièrement actifs durant tout le conflit.

Le 5 septembre 1915, les Arméniens retranchés sur le Musa Dagh (ou « Mont-Moïse ») pour résister au génocide entrepris par les Turcs réussissent à attirer l'attention du croiseur *Guichen*, au nord de la baie d'Antioche, avec un drap blanc marqué d'une croix rouge. L'amiral Dartige du Fournet sollicite des instructions auprès de l'état-major. Sans réponse précise, c'est finalement sous sa responsabilité que, les 12 et 13 septembre, 4 080 Arméniens sont embarqués sur la *Foudre*, le *D'Estrées*, le *Guichen*, l'*Amiral Charner* et le *Desaix*. Les marins français de la 3^e escadre donnent le meilleur d'eux-mêmes pour réussir cette évacuation, sur Port-Saïd, en Égypte, où les rescapés sont accueillis, gardant toutefois le nom de Mussalerts (enfants du mont Mussa). Dartige du Fournet prend par la suite le commandement en chef des flottes alliées d'Orient qui vont agir dans le Bosphore.

Il est démis de ses fonctions par le ministre de la Marine, Lucien Lacaze, à la suite de l'embuscade dans laquelle tombent les soldats alliés à Athènes en décembre 1916. Il cherche à réintégrer l'armée de Terre durant les derniers mois de la Première Guerre mondiale, avant d'être réhabilité.

Il se marie et se retire à Périgueux dans sa villa *Paknam*. Il est enterré à Saint-Chamassy (Dordogne).



Europress / Getty

L'embarquement des réfugiés arméniens du mont Musa Dagh sur un navire de guerre en septembre 1915.

2 mars 1864 : naissance de l'artilleur et ingénieur Émile Rimmelho.



Émile Raimbault, né le 2 mars 1864 à Paris 3^e et mort à Pont-Érambourg (Orne) le 28 septembre 1954, est un artilleur et ingénieur français issu de l'École polytechnique.

Il apporta divers perfectionnements aux canons en usage dans l'armée française après la défaite de 1870 : limitation du recul, sécurisation de la mise à feu, meilleure mobilité. Ses travaux sont notamment à l'origine du Canon de 75 mm modèle 1897 (co-inventé avec le capitaine Sainte-Claire Deville), et du canon de 155 court Mle 1904 à tir rapide dit « Raimbault ». Enfin il fut à l'origine de la création et du développement du char Saint Chamond entre 1916 et 1918. Il eut une seconde carrière beaucoup plus tard, en tant que chef d'entreprise, notamment comme président de la *Compagnie des Machines Bull*.

Fils d'un commerçant originaire de Saint-Gaudens, Émile Rimailho entre à l'École Polytechnique en octobre 1884 puis étudie à l'École d'application de l'artillerie. Muté comme capitaine à l'Atelier de Puteaux (APX), il travaille, avec le capitaine Sainte-Claire Deville, au perfectionnement du Canon de 75 mm modèle 1897 créé par le colonel Deport à partir de 1895.

Ce nouveau matériel de 75 mm, exceptionnel par ses qualités et ses innovations, ayant été homologué par l'armée en 1897, le commandant Rimailho apporte ensuite (à partir de 1898) plusieurs améliorations à l'obusier de Bange de 155 mm (1881), modèle puissant mais sans frein de recul donc à tir lent. Puis il crée un obusier de 155 mm court à tir rapide, doté d'un frein hydropneumatique similaire à celui du 75 : le 155 CTR modèle 1904 dit « *155 Court Rimailho* ». Ce canon équipa cinq régiments durant la Première Guerre mondiale. Rimailho regrettait les contraintes techniques imposées à son invention, pour des raisons de compatibilité avec un matériel plus ancien, car elles limitaient la portée du « *155 Court Rimailho* » à 7 000 m.



En 1899, Émile Rimailho est affecté en Afrique, puis au grade de commandant dirige entre 1906 et 1908 une batterie de 155 CTR au 13^e Régiment d'Artillerie stationné à Vincennes. Après une formation d'un an au Centre des hautes études militaires, il est promu au grade de lieutenant-colonel en mars 1911.

À l'exemple d'autres officiers (les colonels Deport et Louis Filloux), il fait valoir prématurément ses droits à la retraite en février 1913 pour entrer comme directeur de l'usine Châtillon-Commentry de la *Compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt*, basée à Saint-Chamond, dans la Loire. Comme tout citoyen, Rimailho est mobilisé le 2 août 1914, mais les dirigeants de Marine-Homécourt font promptement comprendre au ministre de la Guerre qu'ils exigent la démobilisation de leur nouvel employé. Rimailho est donc « *mis à disposition du ministère* » le 12 novembre 1914. De retour à Saint-Chamond, il est nommé directeur technique de la Compagnie en mars 1915, et reprend son activité favorite : la conception et la systématisation des armements. En sa qualité de directeur technique de Saint Chamond, Rimailho fut largement responsable de la mise au point et de la fabrication du char Saint Chamond qui était un canon d'assaut sans tourelle plutôt qu'un véritable char d'assaut à tourelle capable d'évolutions en terrains difficiles. Il est aussi à l'origine du développement de l'autochenille Saint-Chamond modèle 1921, qui ne sera finalement pas adopté par l'armée française.

2 mars 1904 : mort à 81 ans du contre-amiral Charles Joseph Dumas-Vence.

Charles Joseph Dumas-Vence, né à Tonnerre le 16 février 1823 et mort à Paris le 2 mars 1904, est un amiral, diplomate et hydrographe français. Membre de la Société de géographie, spécialiste des travaux scientifiques, il concourt à la création de la nouvelle marine cuirassée française et en particulier à l'adoption des torpilles, au sujet desquelles il dirige des expériences en présence de Napoléon III.



Charles Joseph est le fils du capitaine de vaisseau Auguste-Joseph Dumas (1772-1845), major de la Marine au port de Lorient, aide de camp du ministre de la Marine et commandant de la Compagnie des gardes du pavillon du duc d'Angoulême Grand amiral de France, et de Marie-Jeanne-Nicolas de Vence (fille de l'amiral de Vence). Il est également le neveu de Charles Nicolas La Caille, le cousin germain de Pierre-Joseph Glotin et le cousin du baron Arthur de Boissieu et de Charles-Émile Camoin de Vence.

Après des études au Collège royal de Charlemagne, au cours desquelles il remporte le 1^{er} prix au Concours général (version latine), et une préparation à l'institution Lorial à Paris, il entre à

l'École navale (Borda I) en 1839, en même temps que son compatriote tonnerrois Auguste Campenon (1823-1896) (frère du ministre). En 1841, il embarque en tant qu'aspirant sur la corvette à voile *La Triomphante* jusqu'en 1846 : il sera promu enseigne de vaisseau en 1845. Durant cette longue campagne, dont une campagne de guerre aux îles Marquises, il fait preuve de belles attitudes et reçoit, à son départ, un certificat élogieux du conseil d'administration de la corvette.

Il embarque ensuite sur l'avisos *Alecton* (Cherbourg), puis sert entre 1848 à 1850 sur la frégate *Reine-Blanche* (division navale de La Réunion). Promu lieutenant de vaisseau en 1851, il est affecté en 1852 sur la frégate *Jeanne d'Arc* (division navale de La Réunion et d'Indochine) où ses officiers supérieurs se plaignent de son manque d'esprit militaire et de son occupation pour la photographie. Mais il se distingue par la suite à deux reprises : en août 1854, lors de l'échouage de la frégate, chargé de l'artillerie, il débarque alors ses canons avec une promptitude extrême, toujours dans la batterie, et anime les hommes par son exemple ; et en janvier 1855, il s'illustre en prenant part avec les batteries de la *Jeanne d'Arc* à l'attaque de Shanghai. Il embarque en mars 1856 sur le vaisseau *Ulm* où il se distingue pour ses connaissances en artillerie. Débarqué en 1857, il est attaché, en septembre 1858, comme aide de camp à l'état-major du préfet maritime de Cherbourg, le contre-amiral Fabvre, sous lequel il avait servi. À la sollicitation de l'amiral Fabvre et du major général, le capitaine de vaisseau Robin du Parc, il prend, en novembre 1859, le commandement de l'avisos à vapeur *Dauphin* (station de la Manche) ; il s'en acquitte avec beaucoup de zèle et de sagacité, à tel point que s'étant ainsi fait remarquer par le vice-amiral Bouët-Willaumez, alors préfet maritime à Cherbourg, celui-ci devenu préfet maritime à Toulon, le demande comme aide de camp. En 1862, le vice-amiral Bouët-Willaumez souligne « *le tribut habituel de son zèle intelligent* » et l'aide qu'il lui a apportée ainsi qu'au vice-amiral Fabvre, dans l'élaboration du projet de décret sur l'organisation du service des ports et arsenaux dont ils étaient chargés ; à la suite de quoi, le ministre, le comte Prosper de Chasseloup-Laubat, le demande comme aide de camp. Il fait partie la même année de la Commission présidée par le ministre pour la révision de l'ordonnance de 1844 et est membre et secrétaire de la Commission de la révision du règlement d'armement des bâtiments de la flotte.

Officier d'ordonnance du ministre et membre de l'état-major du ministère de la Marine, il est nommé capitaine de frégate en janvier 1864. Il est demandé en mars de la même année comme second, sur la frégate cuirassée *Invincible* (escadre d'évolutions commandée par le vice-amiral Bouët-Willaumez) par le capitaine de vaisseau Chevalier. Il quitte l'*Invincible* en 1866, pour être nommé, à nouveau, aide de camp du ministre de la Marine et des Colonies Charles Rigault de Genouilly. Il commande ensuite la subdivision de la mer du Nord et, successivement, les avisos à vapeur *Averne* et *Vigie* ; dans ses fonctions, il saura maintenir les meilleurs rapports avec les autorités anglaises pendant la croisière de protection des pêcheurs. Le ministre, l'amiral Rigault de Genouilly, lui commande une étude qu'il publiera en 1869 sous le titre de « Notice sur les ports de la Manche et de la mer du Nord » (une autre partie ne sera éditée qu'en 1876 et une en 1886). Il fait ensuite partie de la commission des torpilles, à la fondation de laquelle il participe en 1867.

Il est nommé, en septembre 1869, attaché naval à Londres auprès de l'Ambassade de France au Royaume-Uni en remplacement du capitaine de vaisseau Pigéard. Il voit l'année suivante

ses obligations multipliées du fait de la guerre franco-allemande ; il lui sera alors affecté comme adjoint un officier de marine, le lieutenant de vaisseau Laurens de Waru. Pendant toute cette période, chargé de toutes les affaires administratives et financières de la marine en Angleterre, il rend de très importants services à toutes les directions du ministère de la Marine en surveillant et activant les nombreux marchés de fournitures de guerre passés en Angleterre par le Département et en renseignant également avec exactitude les mouvements de guerre et de commerce ennemis. En juillet 1871, le ministre, l'amiral Pothuau, fait part de sa satisfaction envers son rôle joué durant ses fonctions d'attaché naval à Londres ainsi que dans les obligations du consulat général de France qu'il a assuré du fait de la situation de ce poste à cette époque. Il entretient de très bonnes relations avec les autorités locales et l'ambassadeur français, le marquis de La Valette. Mais ce dernier est remplacé et les rapports avec le nouvel ambassadeur, le duc de Broglie, sont plus compliqués. À sa demande, Dumas-Vence quitte ses fonctions en février 1872.

Ses connaissances spéciales en physique, chimie et électricité le font nommer membre de la commission de perfectionnement des défenses sous-marines présidée par l'amiral Siméon Bourgois : il y est très actif. En septembre 1872, il est appelé à faire partie de la commission chargée d'examiner diverses questions se rattachant à la fabrication, au transport, à la vente et à l'emploi de la dynamite ; en janvier 1873, de par ses compétences en électricité, il est envoyé en mission à Orléans pour se documenter sur le câble de Foucault afin d'établir un programme d'expériences sur ce câble. Il effectue plusieurs travaux d'étude sur les blindages et l'artillerie ; il réalisera entre autres des graphiques sur la puissance de perforation des projectiles, des croquis, à propos du canon Reffye, de la fusée Budin, du fusil Gras ; assistera à la fabrication des canons anglais de 35 tonneaux dans l'arsenal de Woolwich. Il concourt à la création de la nouvelle marine cuirassée française et en particulier à l'adoption des torpilles, au sujet desquelles il dirige des expériences en présence de Napoléon III.

Nommé capitaine de vaisseau en avril 1873, il entre en juin comme membre adjoint au conseil des travaux.

Le 22 septembre 1873, il est admis au sein de la Société de géographie, société dont il reste membre jusqu'à sa mort. Il était également membre du Comité hydrographique et, en juillet 1875, il est nommé membre du Jury International des récompenses de l'Exposition géographique à Paris et du Congrès international des sciences géographiques, dont il est chargé du compte rendu général et membre du comité (section scientifique, *Hydrographie, géographie maritime*), avant d'être désigné en novembre 1875 pour assister aux essais de navigation et d'artillerie du croiseur *Fabert*.

Il obtient en octobre 1876, le commandement du croiseur *Cosmao* (division navale d'Indochine, puis des mers de Chine et du Japon) ; il en revient en 1879 avec une santé délabrée, et malgré les soins du Dr Le Roy de Méricourt, il en gardera toujours les séquelles. Durant cette période, il crée en Chine un cimetière européen, pour que plusieurs de ses matelots décédés puissent être enterrés en terre sainte. Quelques années plus tard, en 1899, son fils Georges, agent des Messageries maritimes mort de la fièvre typhoïde à Shanghai à l'âge de vingt-huit ans, y sera enterré.

En 1880, il est nommé membre du Conseil d'Amirauté et, en mars 1881, il prend pour sept

mois le commandement du croiseur *Dupleix* et de la station d'Islande. Il est nommé membre de la Commission des naufrages et du Conseil de perfectionnement de l'École spéciale des langues orientales vivantes comme délégué du ministère en 1882 et de la commission supérieure des archives de la Marine en 1883.

Contre-amiral en janvier 1883, il succède à l'amiral Lespès en mars dans les fonctions de major-général de la Flotte à Brest où il se montre un excellent collaborateur pour le préfet maritime, le vice-amiral Lafont. Il est admis dans la 2^e section du cadre de l'état-major général par décision présidentielle le 10 février 1885.

Administrateur de la compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, filiale de la Société de construction des Batignolles fondée par la famille de son épouse, il prend lui-même part aux travaux d'étude de la construction d'un wharf à Porto-Novo en 1889.

Il effectue plusieurs dons à divers musées, dont le Muséum national d'histoire naturelle, situé à Paris.

Il meurt à son domicile parisien le 2 mars 1904.

2 mars 1911 : naissance du commandant de U-Boot Engelbert Endrass.

Engelbert Endrass (né le 2 mars 1911 à Bamberg (Royaume de Bavière) et mort au combat le 21 décembre 1941 au Nord-Est des Açores) est un officier de marine allemand, commandant de sous-marin pendant la Seconde Guerre mondiale.



Il commanda successivement le *U-46* et le *U-567* appartenant à la 7^e *Unterseebootsflottille* basée initialement à Kiel puis à Saint-Nazaire (fin septembre 1940). Son palmarès, malgré une courte carrière, le classe parmi les meilleurs commandants de d'U-Boot, avec 24 navires marchands coulés pour un tonnage de 128 414 tonnes et 4 autres bâtiments gravement endommagés représentant 25 491 tonnes.

Après quelques années de service dans la marine marchande, Engelbert Endrass commença sa carrière militaire en avril 1935. Il fait ses classes sur le croiseur *Deutschland* avant d'être affecté en octobre 1937 sur les sous-marins. Il rejoint le *U-47*, commandé par Günther Prien en décembre 1938, avec le grade de *Leutnant zur See* et occupe le poste de *First Watch Officer* (1WO).

Il participe l'année suivante à l'attaque de Scapa Flow au cours de laquelle l'*U-47* coule le croiseur HMS *Royal Oak*, l'un des fleurons de la marine britannique. Sur le chemin du retour, il peint (aidé par deux membres d'équipage) sur le kiosque du *U-47* l'emblème du 'taureau écumant de colère', inspiré par une image d'un *comic* qui se trouvait à bord. Cet emblème est adopté par la 7^e Flottille et se peint sur d'autres sous-marins allemands.

Affecté à l'*U-47* jusqu'en décembre 1939, il effectue plusieurs missions d'entraînement avant de recevoir le commandement du *U-46* le 22 mai 1940, remplaçant à ce poste le *Kapitanleutnant* Herbert Sohler nommé à la direction de la 7^e Flottille.

La première mission de guerre est un grand succès pour le jeune *Leutnant* Endrass. Avec l'*U-46*, il coule cinq navires marchands dont le HMS *Carinthia*, un navire marchand armé de 20 277 tonnes.

Il renouvelle son exploit au cours de la deuxième mission en coulant cinq autres navires dont le croiseur auxiliaire britannique HMS *Dunvegan Castle*.

Il est le premier à rallier Saint-Nazaire, nouvelle base de la 7^e *Unterseebootsflottille*, le 29 septembre 1940.

Il effectue six autres patrouilles avec l'*U-46* jusqu'en septembre 1941, améliorant son palmarès au cours d'attaques en meutes dans l'ouest de l'Irlande sur les routes des convois en chemin pour Liverpool.

Le 15 octobre 1941, il prend le commandement de l'*U-567* pour conduire des missions de guerre entre les Açores et Gibraltar.

Au cours de la deuxième patrouille, la meute de 10 sous-marins intercepte le convoi *HG-76* composé de 32 navires marchands et soutenu par une forte escorte. Le 19 décembre, l'*U-574* coule par les charges de profondeur du sloop HMS *Stork* et le *U-131* fortement endommagé est contraint de se saborder.

Engelbert Endrass coule le navire marchand norvégien *Annavore* le 21 décembre 1941, puis il est pris en chasse par le HMS *Deptford* et le HMS *Samphire*.

L'*U-567* coule tuant tout son équipage (de 47 sous-marinières), au nord-est des Açores par 44° 02' N, 20° 10' O.

2 mars 1911 : naissance du pilote et as allemand Wolfgang Schellmann.

Une des premières figures de la Luftwaffe, Wolfgang Schellmann commandait déjà des escadrilles dans les années 30. Il devint fin décembre 1937 *Staffelkapitän* de la 1./J.88 alors engagée dans la guerre espagnole, prenant la suite du *Hauptmann* Harro Harder, meilleur as allemand du moment dans ce conflit. Pour sa part, l'*Oberleutnant* Schellmann débuta son palmarès le 18 janvier suivant en abattant un I-16 dans la région de Teruel. Il s'illustra surtout durant la période estivale, remportant 9 succès (dont deux doublés) du 13 juin au 20 août 1938, pour finalement porter son score à 12, devenant à son tour l'as des as allemand à cette date.



Promu *Hauptmann*, Schellmann devint *Kommandeur* du II./JG 2 lors de la création de ce groupe en décembre 1939. L'unité restera confinée à la défense du centre de l'Allemagne puis celui de son réseau côtier jusqu'à la mi-mars de 1940. Lors de la campagne de France, Schellmann obtiendra la part du lion de son groupe en remportant 7 victoires, les quatre derniers en quatre jours d'affilée. Le 18 juillet, il abattra un Blenheim de reconnaissance au-dessus du Havre pour son 20^e succès en comptant l'Espagne. Dans le but de redynamiser la chasse, Goering décida de porter des as plus jeunes à la tête des escadres ; Wolfgang Schellmann fait partie du lot et, promu *Major*, devint *Kommodore* de l'entière JG 2 « *Richthofen* ». Cependant, la montée fulgurante du *Hauptmann* Helmut Wick — leader du I./JG 2 — poussa le *Reichsmarschall* à promouvoir Wick pour succéder à Schellmann le 20 octobre. Le 22 lui est confié le commandement de la JG 27, mais la Bataille d'Angleterre touche alors à sa fin.

Au début de l'année suivante, le *Major* Schellmann conduisit les II. et III./JG 27 en Bulgarie,

pays fraîchement entré dans le camp de l'Axe, avant que ces unités ne soient déployées dans le cadre de l'opération *Marita* le 6 avril 1941. Le 24, l'officier trouvera l'occasion de se défaire d'un Hurricane près de Tanagra. Un petit mois de combat en Grèce précéda le retour en Allemagne avant déploiement à la mi-juin en Pologne proche de la frontière lithuanienne, en vue d'une attaque contre l'Union soviétique.

Au déclenchement de l'offensive, Schellmann descendit un chasseur russe mais percuta les débris de sa victime dans la foulée, contraignant l'Allemand à s'éjecter avant de disparaître corps et bien. Il est admis qu'en tentant de regagner ses lignes, Wolfgang Schellmann fut capturé et remis au NKVD avant d'être exécuté deux jours plus tard. Sa *Ritterkreuz* sera retrouvé sur un prisonnier soviétique qui confirmera le sort du patron de la JG 27. Sur ordre du Goering, on ouvrira les tombes fraîchement creusées mais le pilote ne sera jamais retrouvé.

Promu *Oberstleutnant* à titre posthume, Wolfgang Schellmann est crédité de 26 victoires en 150 combats, dont 12 en Espagne

2 mars 1916 : le capitaine de Gaulle est fait prisonnier.

Le capitaine Charles de Gaulle, commandant la 10^e compagnie du 33^e régiment d'infanterie, subit, l'assaut de soldats allemands portant des casques français afin de mieux s'infiltrer.

Prenant la tête de ses hommes, le capitaine de Gaulle essaie de dégager la position. Il est alors atteint d'une balle à la cuisse, et fait prisonnier. Quelques semaines plus tard, il est cité à l'ordre de la 1^{re} Armée par le général Pétain : « *Commandant de compagnie réputé par sa haute valeur intellectuelle et morale. Alors que son bataillon subissait un effroyable bombardement, était décimé et que les ennemis attaquaient la compagnie de tous côtés, a enlevé ses hommes dans un assaut furieux et un corps à corps farouche, seule solution qu'il jugeait compatible avec son sentiment de l'honneur militaire. Est tombé dans la mêlée. Officier hors de pair à tous égards* ».

Source : [Chemins de mémoire](#)

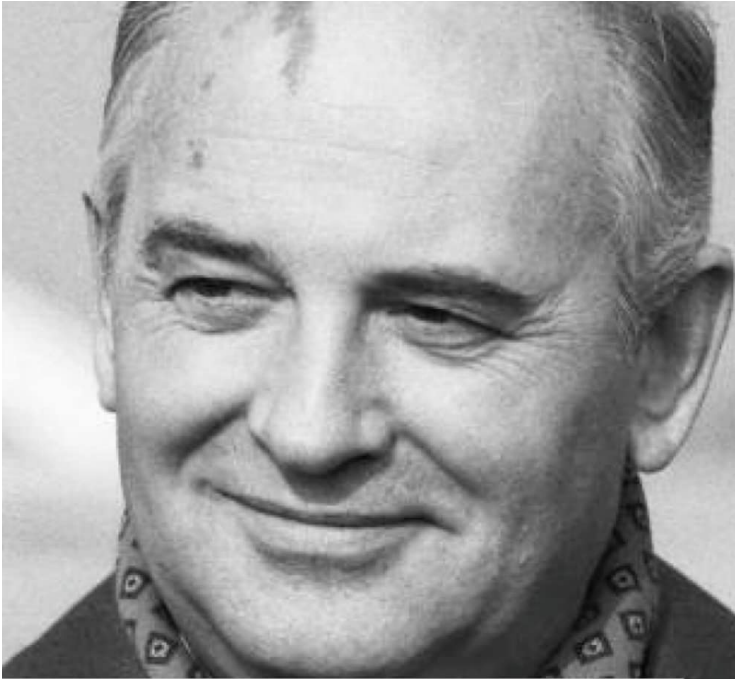
2 mars 1918 : Duval énonce la doctrine d'emploi de l'aéronautique militaire.

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

2 mars 1934 : naissance de Mikhaïl Gorbatchev dernier dirigeant de l'URSS de 1985 à 1991.

Originaire d'un milieu paysan modeste, il effectue des études de droit avant

d'intégrer le Parti communiste de l'Union soviétique au début des années 1950. Pendant trois décennies, il gravit les différents échelons du parti jusqu'à occuper la plus haute fonction, celle de secrétaire général du comité central du Parti communiste de l'Union soviétique : de fait, il dirige l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) entre 1985 et 1991.



GORBATCHEV

TALINE TER MINASSIAN

puf

À son arrivée au pouvoir, l'Union soviétique traverse une période de crises politique et économique. Le régime, marqué par les décès prématurés de ses deux derniers dirigeants (Andropov et Tchernenko), ne parvient pas à se réformer et enrayer le décrochement économique et militaire vis-à-vis des États-Unis, rivaux de l'URSS en pleine guerre froide.

Ayant pris conscience des grandes difficultés que rencontre le pays, Gorbatchev incarne une volonté de rupture majeure. Il engage alors d'importantes réformes dans le but de sauver le système socialiste. Sur le plan intérieur, il lance une série de transformations connues sous les

noms de *perestroïka* et de *glasnost*, soit une libéralisation économique, culturelle et politique du pays. Au niveau international, il amorce une politique tendant vers le désarmement nucléaire et une pacification des relations avec les États-Unis.

Toutefois, il se révèle impuissant à maîtriser les évolutions qu'il a lui-même enclenchées et dont les conséquences sont majeures en cette fin de siècle pour l'URSS et le monde. Au sein du pays, la libéralisation incomplète du système économique ne permet pas de garantir un niveau de vie satisfaisant à ses citoyens et le rend particulièrement impopulaire ; l'opposition des conservateurs contre la fin du régime entraîne des manœuvres politiques aboutissant au putsch de Moscou, tandis que le réveil des revendications nationalistes aboutit *in fine* à la dislocation de l'URSS. Sur le plan international, Gorbatchev décide du retrait des troupes soviétiques d'Afghanistan, n'intervient pas lors de la chute des régimes communistes en Europe (marquée notamment par la chute du mur de Berlin en 1989) et participe à la poursuite des traités de réduction des armes nucléaires.

Sa démission en 1991 conclut la dislocation et la disparition de l'URSS et marque la fin de la guerre froide. Il est ainsi le dernier dirigeant de l'URSS, tandis que son rival Boris Eltsine devient président de la fédération de Russie.

Défendant une approche pacifiste, réformatrice et ouverte sur le monde, il se distingue particulièrement des anciens dirigeants soviétiques. De ce fait, il est particulièrement apprécié dans le monde occidental (la presse occidentale parle d'une *Gorbymania*). Il reçoit le prix Nobel de la paix en 1990 pour sa contribution à la fin de la guerre froide. En revanche, il est très peu apprécié en Russie, où beaucoup lui reprochent les conditions de la dislocation de l'URSS, la perte du statut de superpuissance et la situation économique et sociale qu'a connue la Russie au cours de la décennie des années 1990.

Candidat à l'élection présidentielle russe de 1996, il arrive en septième position avec 0,5 % des voix. Il fonde deux partis de centre gauche, qui ne rencontrent aucun succès. Des études réalisées ultérieurement confirment son impopularité dans le pays. Il meurt à 91 ans, sans jamais avoir retrouvé de mandat ou fonction de premier plan.

2 mars 1940 : le lieutenant Martin et le sergent-chef Le Gloan abattent un Do 17.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

2 mars 1941 : serment de Koufra (Libye).

La colonne Leclerc prend aux Italiens l'oasis de Koufra. Leclerc fait le serment de ne déposer les armes qu'une fois la France libérée.

2-4 mars 1943 : bataille de la mer de Bismarck.

La bataille de la mer de Bismarck est une bataille en mer de Bismarck dans le sud-ouest du Pacifique, durant la Seconde Guerre mondiale, dans laquelle des avions alliés de la 5th USAAF américaine et de la *Royal Australian Air Force (RAAF)*, attaquèrent un convoi de navires japonais emmenant des troupes à Lae en Nouvelle-Guinée du 2 au 4 mars 1943. La majeure partie du convoi fut détruite et les pertes des troupes japonaises extrêmement élevées.



Le 23 décembre 1942, le haut commandement japonais décide de transférer près de 100 000 hommes depuis la Chine et le Japon vers Lae en Nouvelle-Guinée pour augmenter les forces sur place. Ceci permettrait alors aux Japonais de limiter les effets de leur défaite à la bataille de Guadalcanal, dont l'évacuation est ordonnée pour la semaine suivante. Les troupes sont nécessaires près de Lae où l'offensive alliée est attendue.

Déplacer une si grosse force est un défi pour les capacités maritimes japonaises, mais le haut

commandement considère que c'est une nécessité militaire. À la fin février 1943, les 20^e et 41^e divisions sont transportées sans problème à Wewak. Plus tard, la 51^e division doit être transportée de l'importante base japonaise de Rabaul à Lae, une opération périlleuse car la capacité aérienne alliée dans cette zone est très importante, en particulier dans le détroit de Vitiaz que les navires doivent franchir.

Le convoi assemblé pour cette expédition comprend huit destroyers et huit transports de troupes ainsi qu'une escorte aérienne d'une centaine de chasseurs. Le 28 février, il quitte le port Simpson à Rabaul. L'officier commandant la 51^e division, le lieutenant-général Hidemitsu Nakano, est à bord du destroyer *Yukikaze*, tandis que le contre-amiral Kiruma Masatomi, chef des opérations, se trouve à bord du transport de troupe *Desron 3*.

Les forces aériennes alliées, dépendant du commandant aérien de la zone Sud-Ouest du Pacifique, le major-général George Kenney, et basées sur le territoire occupé par les Alliés en Nouvelle-Guinée, sont prêtes pour une telle éventualité ; en particulier, les équipages des B-25 Mitchell de l'USAAF et des Beaufighter de la RAAF spécialement modifiés, qui se sont entraînés à l'attaque de navires. Les équipages de B-25 ont développé une nouvelle technique baptisée « *skip bombing* » : ils volent vers leurs cibles à très basse altitude (quelques dizaines de mètres au-dessus de la mer), puis lâchent leurs bombes qui rebondissent alors à la surface de l'eau.

Le convoi, se déplaçant à une vitesse maximale de sept nœuds, n'est pas détecté pendant plusieurs jours à cause de la tempête tropicale qui a balayé les îles Salomon et Bismarck entre le 27 février et le 1^{er} mars. Cependant vers 15 heures le 1^{er} mars, l'équipage d'un bombardier B-24 *Liberator* en patrouille remarque le convoi au nord du cap Hollman. Les bombardiers lourds américains sont envoyés sur place mais échouent à retrouver le convoi.

Vers 10 heures le 2 mars, un autre *Liberator* trouve le convoi et le ciel sans nuage permet plusieurs vols de B-17 *Flying Fortress* qui attaquent et coulent trois navires marchands dont le *Kyokusei Maru*. Un B-17 est sérieusement endommagé par un chasseur Mitsubishi A6M Zero basé en Nouvelle-Bretagne et l'équipage est obligé de sauter en parachute. Le pilote japonais mitraille alors quelques-uns des membres d'équipage pendant leur descente et en attaque d'autres alors qu'ils sont dans l'eau.

Sur les 1 500 soldats transportés par le *Kyokusei Maru*, 800 sont secourus par les destroyers *Yukikaze* et *Asagumo*. Ces deux bâtiments procèdent au débarquement des survivants à Lae, ils rejoignent le convoi le jour suivant. Le convoi sans le transport de troupes et les destroyers est de nouveau attaqué dans l'après-midi, l'un des transports de troupes subit alors des dégâts mineurs.

Des hydravions PBY Catalina du Squadron RAAF No. 11 continuent de suivre et de bombardier occasionnellement le convoi pendant la nuit du 2 mars et vers 4 heures le 3 mars, quand le convoi entre dans le rayon d'action de la base aérienne de la baie de Milne, des bombardiers-torpilleurs Bristol Beaufort du Squadron RAAF No. 100 décollent, mais à cause du mauvais temps seuls deux appareils trouvent le convoi et aucun ne peut atteindre sa cible.

Le convoi contourne alors la péninsule de Huon, entrant dans une zone où les conditions atmosphériques sont bonnes. Une force constituée de 90 appareils alliés décolle de Port Moresby et se dirige vers le cap Ward Hunt ; simultanément 22 Douglas Boston de la RAAF mettent hors de combat la base des chasseurs japonais de Lae, réduisant la couverture aérienne du convoi. Les attaques se poursuivent tout au long de la journée.

À 10 heures, 13 B-17 atteignent le convoi et le bombardent à moyenne altitude, causant la dispersion des navires et prolongeant le voyage.

Ensuite 13 Bristol Beaufighter du Squadron RAAF No. 30 approchent le convoi à basse altitude, pour donner l'impression d'être des Beaufort effectuant une attaque à la torpille. Les navires se tournent alors face à eux permettant alors aux Beaufighter d'infliger le maximum de dégâts aux canons anti-aériens des navires, au pont et à l'équipage durant les passes de *straffing* avec leurs quatre canons de 20 mm et leurs six mitrailleuses de 7,7 mm.

Immédiatement après, 13 B-25 bombardent les navires à une altitude de 760 m. Puis 12 B-25 effectuent une attaque « *skip bombing* », revendiquant 17 coups au but. À ce moment, la moitié des transports de troupes sont coulés ou en train de couler. Comme les Beaufighter et les Mitchell n'avaient plus de munitions, quelques A-20 se joignent à l'attaque. Encore cinq coups au but sont revendiqués par des B-17 attaquant à haute altitude.

Pendant les attaques de navires, la couverture aérienne est effectuée par 28 P-38 Lightning américains qui abattent 20 chasseurs japonais pour la perte de seulement trois appareils. Pendant l'après-midi, les attaques des B-25 et des Boston se poursuivent.

Les sept transports de troupe restants sont coulés à environ 100 km au sud-est de Finschhafen, de même que les destroyers *Shirayuki*, *Arashio* et *Tokitsukaze*. Les quatre destroyers restants récupèrent autant de survivants que possible avant de remettre le cap sur Rabaul. Un cinquième destroyer, l'*Asagumo*, est coulé lors d'une attaque ultérieure alors qu'il récupère les survivants de l'*Arashio*.

Suivant les ordres de Kenney, du 3 mars dans l'après-midi au 5 mars, les appareils de patrouille alliés attaquent les navires de sauvetage japonais, ainsi que des survivants des navires coulés, sur des radeaux de sauvetage et nageant ou flottant dans l'eau.

La bataille est un désastre pour les Japonais. Sur les 6 900 hommes nécessaires en Nouvelle-Guinée, seuls 800 atteignent réellement Lae. Le Mémorial australien de la guerre estime que 2 890 soldats et marins japonais sont morts lors de cette bataille.

Douglas MacArthur déclare dans un communiqué « *A merciful providence guarded us in this great victory.* » Il utilisa cette victoire pour demander cinq divisions supplémentaires et 1 800 avions en préparation de son débarquement dans le Nord de la Nouvelle-Guinée.

2 mars 1944 : mort en combat aérien de l'aviateur et as allemand Egon Mayer.

Egon Mayer, né le 19 août 1917 à Constance et mort au combat le 2 mars 1944 près de Montmédy, était un As allemand pendant la Seconde Guerre mondiale. Il rejoint la *Luftwaffe* en 1937 jusqu'à sa mort. Il abat 102 aéronefs ennemis, toutes ses victoires sont revendiquées sur le front de l'Ouest, incluant 26 bombardiers, 51 *Supermarine Spitfire* et 12 *Republic P-47 Thunderbolt*. Ces victoires le font devenir le premier pilote à avoir gagné toutes ses victoires sur le front Ouest européen.



Egon Mayer fut un

des pilotes les plus complets de *Luftwaffe*. Bénéficiant d'une formation solide d'avant guerre, ce fut un excellent tireur et par-dessus tout, un chef et tacticien exemplaire. Issu d'une famille d'agriculteurs, Egon Mayer se passionne dès l'enfance pour le vol et se rend adepte du planeur, l'aviation à moteur étant encore interdite à cette époque. Fort de son expérience, il rejoint la *Luftwaffe* le 1^{er} novembre 1937 après avoir fini ses études. Sa formation terminée, Mayer est nommé *Leutnant* et incorpore en décembre 1939 la JG 2 « *Richthofen* » du nom du célèbre as de 14-18.

C'est la période de la Drôle de guerre et les combats aériens se font rares. Tout change au printemps 1940 quand débute la Bataille de France le 10 mai. Le *Leutnant* Mayer enregistre sa première victoire au sein de la 6./JG 2 le 13 juin sur un chasseur français MS 406. Le 1^{er} août, il sert dans une école de chasse ce qui limitera son score pour l'année 1940. Il retourne à la JG 2 en septembre en pleine Bataille d'Angleterre. Affecté successivement à la 3./JG 2 puis à la 8./JG 2, il remporte deux autres succès, étant lui-même abattu à quatre reprises, sans compter un bain forcé d'une heure dans les eaux glacées de la Manche.

Bien que son palmarès soit assez pauvre en matière de victoires comparé aux autres as de l'escadre, l'expérience de Mayer et ses talents de meneur le mènent le 10 juin 1941 à la tête de la 7./JG 2, à la suite de la capture de son prédécesseur, l'*Oberleutnant* Werner Machold (32 victoires et as numéro 2 de la JG 2). Cette dernière, tout comme la JG 26 est en pointe face à la RAF surtout après le début de l'offensive en Russie et le départ de nombreuses escadres allemandes à l'Est. Il s'ensuit une lutte à mort presque quotidienne entre les pilotes des deux camps qui n'auront jamais démérité.

Le III./JG 2 dont dépend Mayer est commandé par un grand as Hans Hahn, les 8. et 9./JG 2 ne sont pas moins bien lotis avec à leur tête Bruno Stolle et Siegfried Schnell. Ces quatre pilotes remporteront à eux seuls plus de cent victoires entre avril et décembre 1941. Mayer pour sa part perfectionne sa technique de combat et remporte au cours de l'été 18 victoires sur les chasseurs et bombardiers anglais, ce qui lui vaut la croix de chevalier le 1^{er} août 1941 après 20 victoires. Il termine finalement l'année avec 28 succès et se hisse à la 7^e place des as de la JG 2.

L'intensité des combats ne faiblit pas en 1942, année où Mayer s'affirme encore un peu plus. Du 15 avril au 6 mai, Mayer, désormais au commandes d'un FW 190, fait tomber douze Spitfire et un Boston. Sa plus belle réalisation a lieu le 25 avril avec quatre Spitfire abattus en deux sorties. Le 18 août, l'*Oberleutnant* Mayer remporte sa 50^e victoire, toujours sur le célèbre chasseur anglais. Le lendemain, l'as allemand fête son 25^e anniversaire en descendant un *Hurricane* et un *Spitfire* à deux minutes d'intervalle au-dessus des plages du débarquement de Dieppe.

Le 1^{er} novembre, Hans Hahn prend en charge le II./JG 54 en Russie et laisse le III./JG 2 sous la responsabilité de Mayer qui devient *Hauptmann*. C'est à la même époque que ciel européen voit arriver un nouvel adversaire : les quadrimoteurs américains B-17 et B-24. Ces avions sont rapides, solides, bien armés et nécessitent évidemment beaucoup plus de coups au but pour les abattre que pour un chasseur. Mayer lui ne s'embarrasse pas de ces détails et parvient à

détruire deux B-17 et un B-24 le 23 novembre. Ce sont ses premières victoires face à ce type d'avion. Il récidive le 30 décembre et descend deux B-17 supplémentaires le 3 janvier 1943. À cette date, les forces aériennes alliées commencent doucement mais sûrement à renverser la vapeur en leur faveur. Le 14 février 1943, le *Hauptmann* Egon Mayer descend trois chasseurs bombardiers *Typhoon* de la RAF. Le 16 avril, après avoir abattu deux autres quadrimoteurs B-17, Mayer reçoit des Feuilles de Chêne. Il est déjà à cette date l'expert numéro 1 de la chasse aux bombardiers lourds.

Cependant ce genre d'interception n'est pas sans risque et plonger au milieu de ces formations peut se révéler une expérience terrifiante. En effet, le B-17 (version E et F) de l'époque, outre sa robustesse, est un véritable porc-épic qui porte bien son nom de « *forteresse volante* ». Défendu par onze mitrailleuses, il est protégé en tout point sauf à l'avant. Les ingénieurs américains ne pensaient pas en effet qu'un chasseur ennemi serait assez fou pour attaquer de face, la vitesse conjuguée de deux avions fonçant l'un sur l'autre étant alors de l'ordre de 800 km/h. Cela n'effraie pas pour autant Egon Mayer qui commence à développer avec Georg-Peter Eder une tactique permettant d'attaquer les bombardiers de front en risquant au minimum de se faire toucher par les tirs défensifs. La manœuvre débute par un dépassement de plusieurs kilomètres d'une formation de bombardier. L'attaque proprement dite consiste ensuite à faire volte-face, viser de préférence le cockpit et tirer, le tout en quelques secondes seulement, ce qui requiert évidemment des pilotes chevronnés.

Entre-temps en juin 1943 a lieu une rencontre épique entre Egon Mayer et Robert S. Johnson, futur as du *56 Fighter Group*. Le P-47 de ce dernier part en vrille après avoir été durement touché par des FW 190. Les Allemands le croyant logiquement hors de combat décrochent, tandis que l'américain chute en feu. Johnson, blessé, parvient miraculeusement à sortir de la vrille tandis que l'incendie cesse. Il essaie alors de sauter, mais en vain : sa verrière est coincée. Il se rend alors compte que son appareil peut encore voler mais il est totalement seul dans le ciel. Apparaît alors le FW 190 d'Egon Mayer, bien décidé à abattre cette proie facile.

Incapable de manœuvrer rapidement pour esquiver, Johnson vire mais Mayer ouvre le feu et le touche. Johnson zigzague pour gêner les tirs de l'allemand qui finit par le dépasser. Johnson tire à son tour mais ne peut ajuster efficacement. Mayer se place alors à la hauteur de Johnson, lui adresse un signe, puis se replace dans ses 6 heures, tire et le touche à nouveau. Le P-47 encaisse fièrement tandis que son pilote se fait tout petit derrière sa plaque de blindage. Ce petit jeu se répète une troisième fois mais Mayer se retrouve à court de munitions. Il salue alors son adversaire en balançant des ailes et rentre à la base tout comme Johnson. Ce dernier, une fois au sol, compta plus de 200 trous avant même d'avoir fait le tour complet de son avion. On s'aperçut également qu'un obus de 20 mm avait éclaté juste derrière son appuie-tête, rendant impossible l'ouverture de la verrière.



Robert S. Johnson avec son P-47 Thunderbolt le 13 avril 1944.

La robustesse du P-47 en dit long sur celle des quadrimoteurs américains et la difficulté pour les abattre. Nommé *Kommodore* de la JG 2 en lieu et place de Walter Oesau le 1^{er} juillet 1943, Mayer ne tarde pas à mettre en pratique sa nouvelle tactique d'attaque frontale : deux B-17 descendus le 4 juillet, deux autres dix jours plus tard et encore un le 30 juillet pour sa 71^e victoire. Le 3 septembre, il devient l'as numéro 1 de la JG 2. Trois jours plus tard et pour sa 80^e victoire, il abat trois B-17 en moins de 20 minutes. Le 1^{er} décembre, le *Major* Mayer réalise son plus bel exploit en descendant quatre P-47 et son 21^e quadrimoteur. Ce sera la dernière fois qu'un pilote allemand réalise un quintuplé en une seule sortie de jour sur le front Ouest. Il achève son 90^e succès aussi tard que le 31 décembre.

La nouvelle année 1944 ne freine en rien la carrière même si les chasseurs Alliés sont de plus en nombreux et performants. Les 4 et 5 janvier Mayer descend un B-26, un Spitfire et deux P-47. Le 7 janvier, dans le nord de la France, Mayer montre une nouvelle fois de quoi il est capable : en l'espace de 13 min seulement, il abat un bombardier B-17 et trois B-24. C'est alors, le plus grand expert de la *Luftwaffe* de la chasse aux quadrimoteurs, 26 au total à son crédit. Promu *Oberstleutnant*, Egon Mayer remporte le 4 février sa 100^e victoire en combat aérien. Il devient de ce fait, le troisième pilote seulement (derrière Hans-Joachim Marseille et Joachim Müncheberg) à parvenir à pareil score contre l'adversaire franco-américano-britannique, mais le premier sur le seul front européen.

Mayer a survécu jusqu'alors à beaucoup de situations critiques, y compris un atterrissage forcé

dans une carrière et un saut en parachute à seulement 80 mètres du sol, mais la chance finit par l'abandonner. Le 2 mars 1944, en conduisant une interception de bombardiers alliés à bord de son FW 190 dans la localité de Montmédy, Egon Mayer est surpris par des chasseurs américains d'escorte et mortellement mis hors de combat. Il décède en sachant qu'auparavant, ce même jour, il était le 51^e soldat de la Wehrmacht à recevoir les glaives à la croix de chevalier, décoration qu'il recevra finalement à titre posthume.

Egon Mayer a effectué 353 missions. Il est titulaire de 102 victoires toutes acquises avec la JG 2 *Richthofen* et sur le seul front Ouest européen. Son palmarès compte 51 *Spitfire* et 12 *P-47*, à ajouter à cela 26 quadrimoteurs, le meilleur résultat contre ce type d'appareil à sa mort.

2 mars 1945 : vol inaugural (remorqué) de l'Armstrong Whitworth AW52.

L'Armstrong Whitworth A.W. 52 est une aile volante expérimentale à profil laminaire britannique développée à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

La Spécification E.9/44 de l'Air Ministry portait en 1944 sur une aile volante pouvant servir de bombardier ou d'avion de transport commercial dont l'envergure serait de 36,6 m pour une masse d'environ 85 tonnes. John Lloyd comptait avec ce programme mettre en application les recherches effectuées chez Armstrong-Whitworth sur l'écoulement laminaire depuis mai 1942. Par prudence il fut décidé de réaliser dans un premier temps un planeur à échelle 1/3. La guerre s'acheva avant que le programme soit mené à terme, mais la réalisation du planeur ayant été lancée, les travaux se poursuivirent.

Planeur (*G* pour *Glider*, planeur en anglais) biplace de recherches aérodynamiques, construit essentiellement en bois. Le contrôle latéral et directionnel de l'appareil étant assuré par des ailerons conventionnels occupant les 2/3 externes du bord de fuite, précédés par des volets d'extrados d'égale envergure et des surfaces verticales coiffant la voilure. Un important aileron à fente central assurait le contrôle en profondeur. On trouvait à la base de chaque dérive un parachute destiné à faciliter la sortie de vrille et des pièges de couche limite étaient installés devant les ailerons.

Les premiers vols remorqués eurent lieu le 2 mars 1945, confirmant les calculs.

En mars 1943, la construction de l'AW.52G commença. Il a été décidé qu'il devrait être construit avec une paire de parachutes anti-vrille installés aux extrémités des ailes pour faciliter sa récupération si les pilotes rencontraient de graves difficultés dans la manipulation de l'avion. Presque exactement deux ans plus tard, le 2 mars 1945, le planeur effectuait son vol inaugural, remorqué par un bombardier Armstrong Whitworth Whitley. Les largages du remorqueur à partir de 20 000 pieds (6 100 m) ont donné au planeur un temps de vol d'environ 30 minutes continues ; les essais en vol se sont déroulés avec des résultats généralement satisfaisants jusqu'en 1947. Il a ensuite été exposé statique à l'extérieur des installations de Baginton de la société avant d'être démoli à la fin des années 1950.

Les essais du planeur **A.W. 52G** s'étant révélés satisfaisants, le *Ministry of Supply* donna son

feu vert en 1945 pour la réalisation de 2 prototypes motorisés **A.W. 52** à échelle $\frac{3}{4}$ du futur bombardier, dont le programme était cependant annulé. Pour donner une certaine consistance au programme auprès des contribuables il fut mis en avant que le futur appareil pourrait transporter 2 000 kg de poste ! Équipé de deux réacteurs Rolls-Royce Nene encadrant le poste de pilotage pressurisé, le premier prototype [TS363] effectua son premier vol le 13 novembre 1947, piloté par E.G. Franklin, chef pilote d'essais du constructeur. Le second, doté de réacteurs Rolls-Royce Derwent [TS368], suivit le 1^{er} septembre 1948. Le programme fut une très couteuse source de désenchantements : on dut effacer les marques de nationalité sur la voilure car elles affectaient l'écoulement de l'air sur le profil laminaire, une mouche écrasée sur le bord d'attaque causait les mêmes problèmes, et des problèmes de stabilité à haute vitesse, qui ne furent jamais résolus, contraignirent à limiter la vitesse à 460 km/h, bien que l'un des deux prototypes ait été chronométré à 800 km/h. L'appareil était extrêmement sensible aux commandes et les phases de décollage et atterrissage nécessitaient des distances de roulage particulièrement longues. Pour finir le premier prototype s'écrasa le 30 mai 1949, ce qui donna au pilote, John Lancaster, l'opportunité d'être le premier pilote en Grande-Bretagne à utiliser son siège éjectable, un Martin-Baker Mk 1, pour échapper à la mort. Le second prototype fut versé au RAE de Farnborough et finalement démolé en mai 1954.



2 mars 1953 : premier vol du SNCASO SO.9000 Trident 1.

Le SO.9000 Trident était un avion prototype français développé par la SNCASO. Son concepteur était Lucien Servanty, chef de l'atelier de Courbevoie de la SNCASO.



Lucien Servanty (1909-1973).

À la demande de l'armée de l'air qui s'intéressait à un intercepteur supersonique, la SNCASO étudia en 1951 le concept d'un avion dont le propulseur principal était un moteur fusée, associé à un (ou des) réacteurs auxiliaires, servant surtout pour le décollage afin d'économiser le carburant du moteur fusée. Pour atteindre de très hautes vitesses, le statoréacteur était également envisagé mais le financement de l'étude de ce type de motorisation allait aux prototypes Leduc. Deux prototypes furent commandés.

Compte tenu des contraintes liées au domaine de vol demandé, l'avion retenu était un monoplace, la forme de voilure retenue étant une aile droite de faible envergure et à profil extrêmement mince, de plan pratiquement carré.

Pour obtenir la poussée suffisante, il fallait juxtaposer plusieurs chambres de combustion, pouvant être allumées séparément ou toutes ensemble. Afin d'éviter toute dissymétrie dans la poussée, ce groupe propulsif devait être situé dans l'axe, donc dans le fuselage. La majeure partie de celui-ci était occupée par des réservoirs de kérosène pour les réacteurs ou de propergols pour les moteurs-fusées. Comme il n'y avait pas de place pour eux, les réacteurs furent placés en bout d'ailes. Leurs fuseaux jouent le rôle de cloisons marginales, améliorant le rendement aérodynamique. Les réacteurs choisis étaient des Turbomeca *Marboré* II de 400 kgp

chacun.

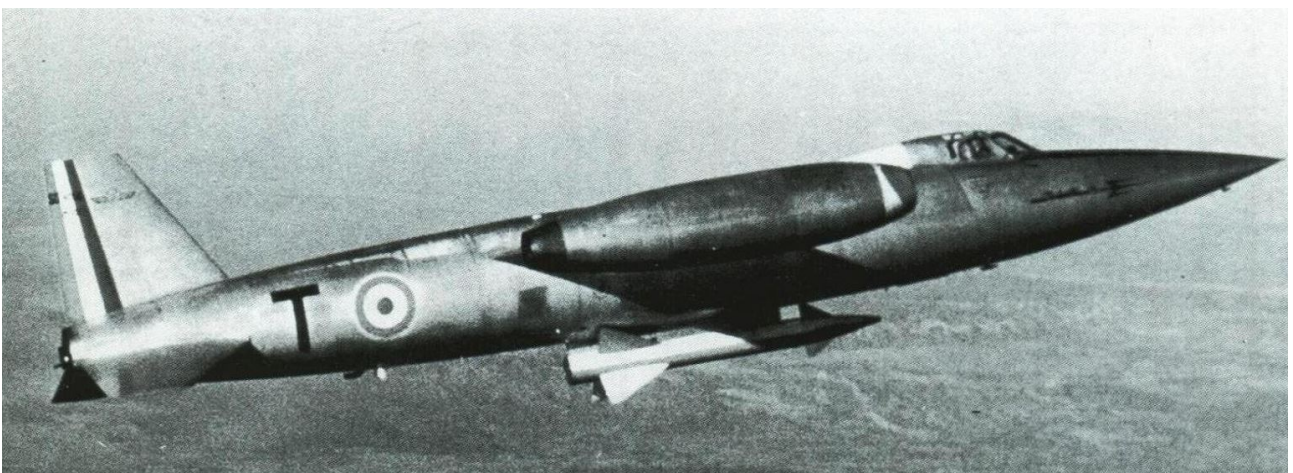
L'empennage était de forme classique, mais composé de trois surfaces monobloc entièrement mobiles, une verticale et deux horizontales, actionnées par des vérins hydrauliques. Les surfaces horizontales étaient à l'origine dotées d'un fort dièdre négatif, pour assurer simultanément le pilotage en tangage (profondeur) et en roulis (gauchissement). Par la suite, ce dièdre fut réduit pour permettre un cabrage de l'appareil plus accentué au décollage.

Le train d'atterrissage était de configuration classique : deux roues principales s'escamotant dans le fuselage, une roulette avant. Il était à la fois à voie étroite et avec des jambes très courtes, offrant une faible garde au sol. La cabine de pilotage, située tout à l'avant, du fuselage, était largable comme sur les prototypes Leduc.

Le premier vol du prototype n°1, avec les seuls réacteurs, eut lieu le 2 mars 1953.

Le second prototype, réalisé six mois plus tard, s'écrasa lors de son premier vol le 1^{er} septembre 1953 sur la base aérienne de Melun-Villaroche. L'appareil avait peiné à décoller en raison de la faible poussée de ses réacteurs et de la température caniculaire qui sévissait ce jour-là, réduisant la portance et le rendement des réacteurs. De fait il n'était pas assez haut quand, arrivé en fin de piste, l'appareil percuta un poteau électrique. La cabine se détacha de l'appareil à 300 km/h et rebondit à plusieurs reprises avant de s'immobiliser, laissant son pilote Jacques Guignard gravement blessé.

Les essais continuent avec le prototype n° 1, qui effectue le 4 septembre 1954 son premier vol avec moteur-fusée allumé. Après remplacement de ses réacteurs par des Dassault MD30-ASV5 d'une puissance presque double de 750 kgp, le prototype n° 1 atteignit en 1955 la vitesse de Mach 1,63 et dépassa 15 000 m d'altitude. Il est arrêté de vol en décembre 1956 et exposé au Musée de l'Air et de l'Espace.



2 mars 1955 : premier vol du Super Mystère B1 de Dassault.

Le **Super Mystère B1** est un projet d'avion de chasse à réaction construit par Dassault.

Il se présente comme une extrapolation de la version la plus évoluée du Mystère IV avec :

- une voilure en flèche de 45 degrés ;
- un turboréacteur équipé d'une postcombustion ;
- un cockpit à visibilité accrue.

Le prototype fait son premier vol le 2 mars 1955 équipé d'un réacteur anglais Rolls-Royce Avon RA7R. Dès le lendemain, il atteint Mach 1 et devient le premier avion français capable de dépasser le mur du son en palier.

L'armée de l'Air insiste alors pour équiper l'avion du réacteur français SNECMA Atar 101G, ce qui aboutira au programme du Super Mystère B2, construit en série à partir de 1957.



2 mars 1955 : mort à 57 ans du général François de Linares.

François de Linares, né le 7 juillet 1897 à Guérande et mort le 2 mars 1955 à Baden-

Baden, est un général de corps d'armée français, grand-croix de la Légion d'honneur, titulaire de la *Distinguished Service Cross* américaine.

Il prend part à la Première, à la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle il s'illustre au commandement du 3^e régiment de tirailleurs algériens (3^e RTA), puis à la guerre d'Indochine en qualité de commandant des forces françaises au Tonkin ou nord Viêt Nam sous les généraux Jean de Lattre de Tassigny, puis Raoul Salan.



Linares commence sa carrière militaire comme simple soldat au 93^e régiment d'infanterie le 30 juillet 1916. Promu caporal puis sergent, il est admis à Saint-Cyr et nommé aspirant le 30 juillet 1917. Après une brève formation supérieure d'officier d'active, il rejoint le front comme sous-lieutenant et y combat jusqu'au 11 novembre 1918. Il est blessé deux fois et cité quatre fois.

À partir de septembre 1919, il sert au Maroc jusqu'en avril 1924, puis en Algérie de 1930 à 1936.

Il commande le 15^e Bataillon de Chasseurs Alpins d'octobre 1939 à avril 1940, puis sert à l'état-major du Groupe d'Armées n°2. Après l'armistice de juin 1940, il monte un réseau d'évasion de prisonniers de guerre dont profitera le Général Giraud.

Promu lieutenant-colonel le 25 septembre 1942, il s'évade de France le 24 novembre et rejoint Giraud.

En septembre 1943, il prend le commandement du 3^e régiment de tirailleurs algériens (3^e RTA) au sein de la 3^e division d'infanterie algérienne (3^e DIA). De décembre 1943 à août 1944, il participe à la tête du 3^e RTA à la campagne d'Italie au sein du Corps expéditionnaire français en Italie. Son régiment se distingue notamment lors de la prise du Belvédère puis lors du percement de la ligne Hitler et est cité deux fois à l'ordre de l'Armée.

Promu colonel le 25 mars 1944, il débarque avec son régiment du 3^e RTA en Provence le 17 août 1944 et participe à la prise de Toulon et de Marseille. Son régiment est cité une troisième fois à l'ordre de l'Armée.

A la mi-septembre 1944, il laisse le commandement du 3^e RTA au colonel Pierre Agostini, puis pendant le reste de la campagne de France, il sert à l'état-major du général de Lattre, qui le nomme général de brigade le 25 novembre 1944, puis son chef d'état-major le 16 février 1945.

Le 21 novembre 1944, il est fait commandeur de la Légion d'honneur.

Il pénètre en Allemagne le 29 mars 1945 et reçoit le commandement de la 2^e division d'infanterie marocaine le 14 avril, à la tête de laquelle il termine la guerre en Autriche.

En avril 1945, il est décoré de la prestigieuse *Distinguished Service Cross* américaine pour sa conduite lors de la libération de Toulon et Marseille en août 1944.

Il est promu général de division en avril 1948.

Il effectue un séjour en Indochine du 17 janvier 1951 au 27 mai 1953, commandant les forces françaises au Tonkin, avec de Lattre, puis Salan, qu'il remplace par intérim de juillet à septembre 1952. Il est promu général de corps d'armée en décembre 1951.

Il est élevé à la dignité de grand-croix de la Légion d'honneur le 4 novembre 1954.

Il revient en France où il est nommé inspecteur général de l'infanterie le 2 septembre 1953. Il décède à l'hôpital militaire de Baden-Baden le 2 mars 1955.

2 mars 1956 : le roi Hussein de Jordanie relève le général Glubb Pacha du commandement de la Légion arabe.

Lire sur TB l'article de Stéphane Gaudin : [1921-2021 : Petite histoire de l'armée jordanienne](#)



John Gabot Glubb (1897-1986).

2 mars 1965 : début de l'opération de bombardement aérien massif *Rolling Thunder* au Nord-Vietnam.

Le 7 février 1965, 300 insurgés du Front national de libération du Sud Viêt Nam attaquèrent le Camp Holloway, à Pleiku, tuant huit Américains.

Le 10 février, le FNL attaqua Quy Nhơn et provoqua la mort de 21 Américains. Deux bataillons de missiles sol-air Hawk furent installés sur la base de Da Nang très proche de la frontière de la RDVN.

Lyndon B. Johnson franchit une nouvelle étape le 13 du même mois en ordonnant des raids aériens plus étendus sur le Nord (*Opération Rolling Thunder*). **En raison de mauvaises conditions météorologiques, les raids aériens ne commencèrent que le 2 mars.** Cette opération dura 38 mois et déversa un demi-million de tonnes de bombes.

Le 7 mars, Johnson ordonna le déploiement terrestre d'une brigade de 3 500 Marines en vue de protéger la base de Da Nang ; celle-ci débarqua le lendemain. Le 9 mars, Johnson autorisa l'usage du napalm.

En avril 1965, la RDVN décréta la mobilisation générale et décida de faire intervenir des unités régulières de l'armée populaire vietnamienne au Sud.

Simultanément, le Pentagone et le président Johnson prirent la décision d'engager les États-Unis dans la bataille terrestre au Sud avec pour ordre une mission offensive de « recherche et destruction » (*search and destroy*) afin d'écraser la rébellion. De vastes régions du Sud-Viêt Nam furent déclarées *Free fire zone*, c'est-à-dire que tous ceux qui y demeuraient étaient considérés comme des ennemis. Les bombardements étaient permanents. Les villages soupçonnés d'accueillir des insurgés du FNL étaient la cible de l'opération « *recherche et destruction* ». Selon Howard Zinn, tout homme en âge de porter une arme était tué.

En juin, le général Nguyễn Văn Thiệu fut nommé chef de l'État par un comité militaire avec le général Nguyễn Cao Kỳ comme Premier ministre.

En juillet, le président Johnson annonça que les forces américaines seraient portées à 125 000 hommes.

En octobre, se déroula le premier combat terrestre entre Américains et soldats réguliers du Nord à Pleime sur les plateaux du Centre-Annam, culminant au cours de la bataille de la vallée de la Drang.

En décembre 1965, les effectifs américains étaient de 185 000 hommes.



Un B-52 largue des bombes M117 (343 kg) au Nord Viêt Nam en octobre 1965 dans le cadre de l'opération « Rolling Thunder ».

IN MEMORIAM caporal-chef Cédric Charenton (26 ans) du 1er RCP, mort au combat au Mali le 2 mars 2013.

Son unité menant des opérations de recherche et de destruction dans le massif de l'Adrar – plus précisément dans la vallée d'Ametettai, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Tessalit – avait engagé à plusieurs reprises au cours de la journée des combats contre les djihadistes. Au cours d'une de ces actions, vers 18 heures, alors que sa section montait à l'assaut d'une position ennemie, il avait été mortellement touché.

