

**21 mars 537 : assaut des Ostrogoths pendant le siège de Rome.**

**Le siège de Rome de 537 et 538 dure un an et dix jours, du 2 mars 537 au 12 mars 538, lors de la Guerre des Goths (535-553). Le siège oppose les forces byzantines, qui défendent la ville sous le commandement du général Bélisaire, aux Ostrogoths, commandés par Vitigès. Il a un impact décisif sur le cours de la guerre grâce à la victoire des Byzantins qui parviennent à repousser les Ostrogoths.**

\*\*\*









En 527, Justinien arrive à la

tête de l'Empire byzantin. Après quelques années de règne, il décide de lancer une politique expansionniste pour conquérir d'anciennes terres de l'Empire romain d'Occident. Il s'empare d'abord de l'Afrique du nord en renversant le royaume vandale, grâce à l'action de son général Bélisaire. En 535, il décide de s'attaquer au royaume ostrogoth qui domine l'Italie et la Dalmatie. L'offensive se fait de deux côtés. Bélisaire conquiert d'abord la Sicile avant de progresser depuis le sud de l'Italie tandis que Mundus s'empare de la côte dalmate. Bélisaire progresse facilement, d'autant que Théodat, le roi des Ostrogoths, tergiverse quant à la marche à suivre face à cette invasion.

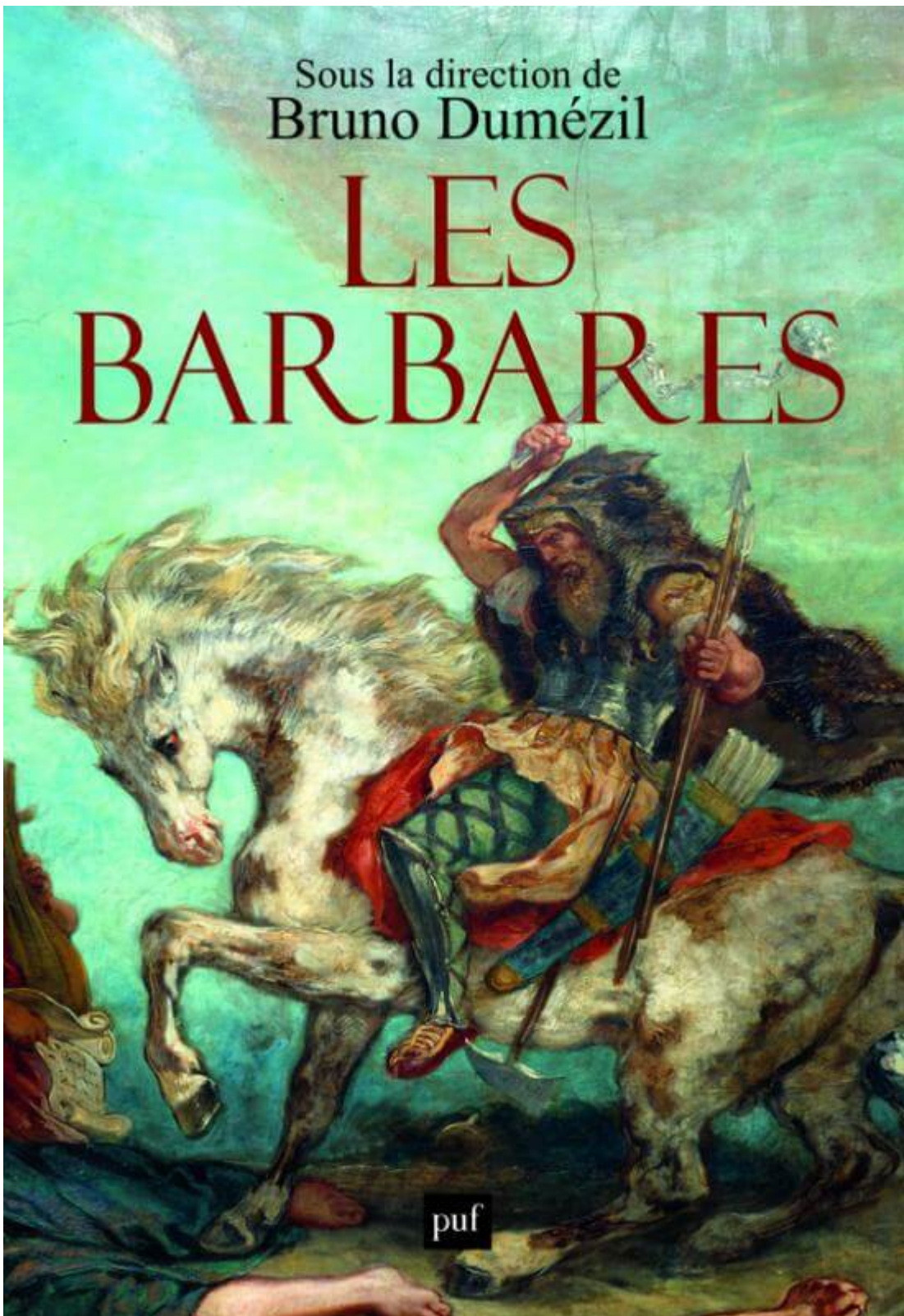
Le 9 décembre 536, Bélisaire pénètre dans Rome sans combattre. En effet, le pape Silvère a négocié le départ des 4 000 soldats ostrogoths. Symboliquement, c'est un succès crucial. Toutefois, les Ostrogoths sont désormais conduits par Vitigès, décidé à repartir à l'offensive. Alors qu'il combat en Dalmatie, il dirige le gros de son armée vers Rome pour l'assiéger. Dans le même temps, Bélisaire s'emploie à restaurer les fortifications alors qu'il n'a que 5 000 hommes à sa disposition et 19 kilomètres de remparts à couvrir.

Vitigès arrive aux environs de Rome en février 537 et l'avant-garde byzantine, probablement positionnée au niveau du pont Salaria ou du pont Milvius, s'enfuit devant l'armée ostrogothe. Bélisaire perturbe l'arrivée de cette dernière en accomplissant une sortie avec un millier de ses soldats. Particulièrement risquée, l'opération aurait pu être une défaite byzantine mais Bélisaire parvient à rétablir la situation. Le 21 février marque le début du siège. Vitigès installe sept camps devant sept des portes de la ville et coupe les approvisionnements, notamment les aqueducs.

Le 21 mars, les Ostrogoths, équipés d'armes de siège, dont des tours, lancent un assaut général sur différents points de la muraille. Bélisaire organise la défense au niveau de la porte Salaria et fait abattre les bœufs tirant les quatre tours, empêchant leur progression. Une autre attaque se déroule près du tombeau d'Hadrien, l'actuel château Saint-Ange. Les Byzantins vont jusqu'à se servir des statues du monument comme projectiles et parviennent à tenir leurs positions. Une brèche est toutefois percée dans la muraille, au niveau de la Porta Maggiore défendue par Bessas et Péranius d'Ibérie mais Bélisaire réagit en concentrant ses forces sur ce point précis et bloque la progression ennemie. Au cours de leur retraite, les Ostrogoths perdent de nombreuses armes de siège, détruites par les Byzantins, d'autant que ceux-ci opèrent une autre sortie via la porte Salaria. Au total, ce premier assaut est particulièrement coûteux en hommes pour les assiégeants sans résultats concrets.

Le 22 mars, Bélisaire décide d'envoyer les femmes, les enfants et les esclaves à Naples. Il demande aussi des renforts à Justinien. Il doit faire face à une population peu enthousiaste à l'idée de soutenir un siège et prête à accepter les propositions de Vitigès d'une reddition. Toutefois, le général byzantin s'y oppose et décide de continuer la lutte. En outre, il dépose le pape Silvère qu'il soupçonne de complicité avec l'ennemi et fait convoquer le clergé romain pour qu'il élise son successeur, Vigile, le 29 mars. Les circonstances de cet événement ne sont pas connues avec certitude. Procope de Césarée rapporte que Bélisaire agit en raison de l'hostilité que sa femme manifeste à l'endroit du pape. Le *Liber Pontificalis* corrobore cette version des faits. Pour autant, la raison réelle réside sûrement dans l'opposition manifestée par Silvère à reconnaître le nouveau patriarche de Constantinople, Anthime. Quoi qu'il en soit, il est

envoyé sur la côte sud de l'Asie Mineure.



Dans le

même temps, Vitigès s'impatiente face à la résistance de Rome. Il envoie des hommes à Ravenne pour tuer les sénateurs romains, en guise de représailles. En outre, il prend la cité de Porto, située à l'embouchure du Tibre, de manière à renforcer l'encerclement de Rome en bloquant l'arrivée de ravitaillement par voie maritime. Toutefois, cela n'empêche pas la venue de renforts par la terre, en l'occurrence 1 600 cavaliers hunns et slaves. De son côté, Bélisaire harcèle son adversaire, en faisant sortir quelques centaines d'archers, puis en couvrant leur retour grâce à des armes de siège disposées sur les murailles, parvenant apparemment à tuer 4 000 Ostrogoths. Il va jusqu'à lancer une grande sortie, réussissant un temps à prendre l'avantage avant de revenir à l'abri des murailles. Au total, près de 70 affrontements ont lieu tout au long du siège, souvent de faible envergure.

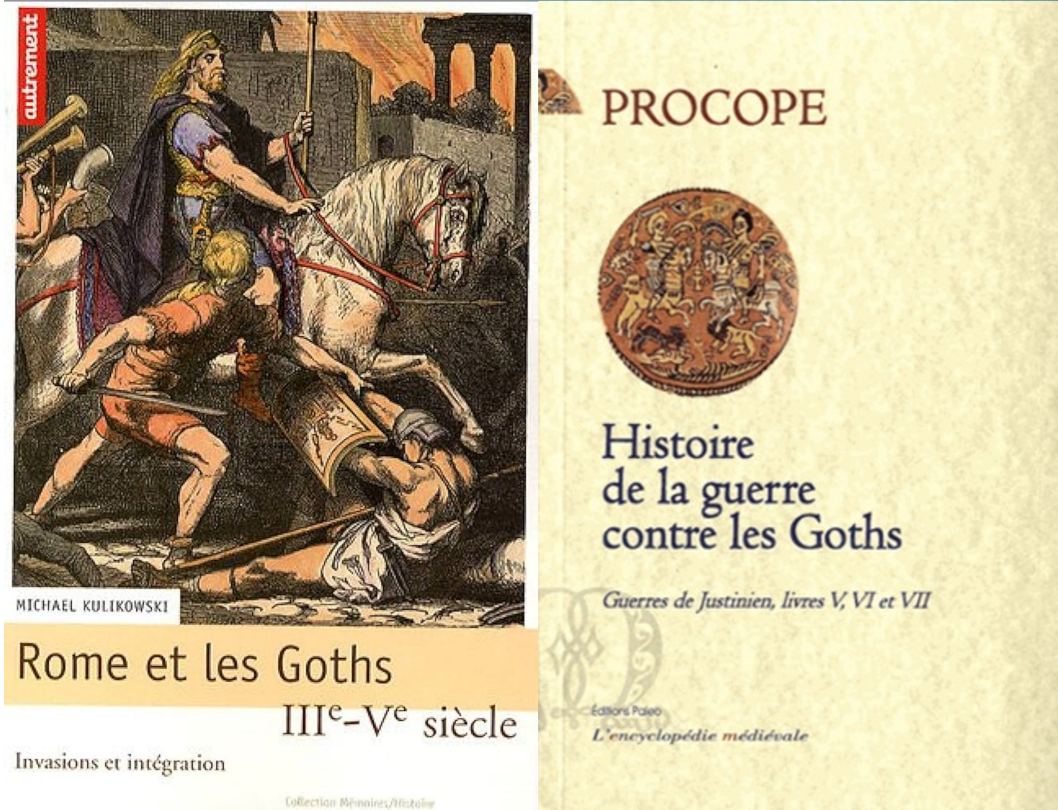
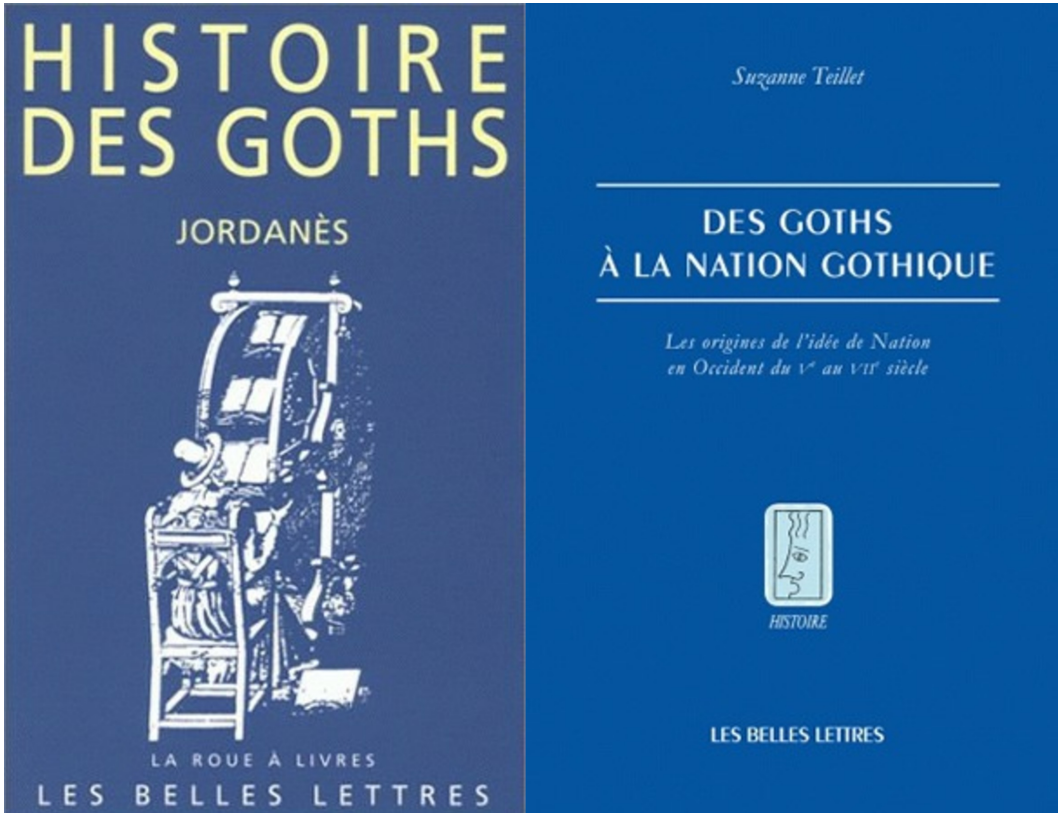
Vitigès persiste pourtant dans sa volonté de prendre la ville. Il installe une garnison de 7 000 soldats au croisement de deux aqueducs, coupant la route de la Campanie. Face à la famine naissante, Bélisaire fait des incursions pour subtiliser des convois de ravitaillement de l'ennemi, lequel en vient aussi à manquer de vivres. Au fur et à mesure, la situation des Ostrogoths se complique. La durée du siège mine le moral des soldats tandis que les Byzantins arrivent sans cesse à faire parvenir de nouveaux renforts. En novembre 537, ce sont 1 000 hommes qui viennent soutenir les assiégés. Plus encore, des troupes sont envoyées dans d'autres régions de l'Italie pour réduire la pression sur Rome. À Naples, Antonina et Procope de Césarée rassemblent du ravitaillement qu'ils font parvenir à Ostie. Là, il est placé sur des navires qui remontent le Tibre, sans recevoir d'opposition des Ostrogoths. La situation de ces derniers est alors difficile et ils tentent de négocier avec Bélisaire car ils savent qu'il a reçu de nouveaux renforts. Ils proposent notamment de céder le sud de l'Italie et la Sicile à l'Empire byzantin, ainsi qu'à lui verser un tribut. Tout ce que Bélisaire accepte est une trêve de trois mois, le temps que des négociations soient menées à Constantinople.

Loin de respecter la trêve, Bélisaire envoie des troupes reprendre Porto et Civitavecchia, ainsi que dans le Picenum. Les Ostrogoths tentent de nouveau de s'emparer de Rome par la ruse. Ils essaient ainsi de passer par l'aqueduc de l'Aqua Virgo mais ils sont repérés et l'aqueduc est bouché. Finalement, ce sont les succès des Byzantins hors de Rome qui alarment Vitigès. Les succès de Jean, qui commande la troupe envoyée dans le Picenum, contraignent les Ostrogoths à redéployer leurs forces. En effet, Rimini vient de tomber et Ravenne, la principale cité de l'Italie à l'époque, est menacée. En mars 538, Vitigès doit abandonner le siège de Rome. Lors de leur retraite, les Ostrogoths sont attaqués au pont Milvius et souffrent de nombreuses pertes.

Au terme de la bataille, Bélisaire et l'Empire Byzantin ressortent indéniablement grandis par la fin de ce siège à la haute valeur symbolique. Ayant réussi à défendre Rome, l'ancienne capitale impériale, face à une armée largement plus nombreuse pendant un siège de plusieurs mois, il sut prouver aux Ostrogoths qu'il saurait mener la conquête d'Italie à son terme. Ces derniers, démoralisés et désorganisés à la suite des échecs de Vitigès, virent en contraste la détermination et le talent militaire de Bélisaire, ce qui sera déterminant lors de la prise de Ravenne.

Ainsi, si ce siège n'a pas eu d'impact matériel majeur sur les deux forces en présence, que ce soit au niveau des effectifs ou de la défense des territoires, son importance psychologique et

symbolique fut déterminante pour la défaite finale des Ostrogoths face aux Byzantins.



## 21 mars 717 : bataille de Vinchy.

Elle voit s'affronter Charles Martel et les Austrasiens d'un côté et le roi des Francs, Chilpéric II, et le maire du palais, Ragenfred (ou Rainfroi), de l'autre.

La bataille de Vinchy s'inscrit dans un double contexte :

- l'affrontement entre les royaumes de Neustrie et d'Austrasie. La Neustrie dominée par l'Austrasie à l'époque de Pépin de Herstal cherche à secouer le joug de l'Austrasie et envahit celle-ci après le décès de Pépin en 714. Après des succès initiaux, la Neustrie vient de perdre en 716 la bataille de l'Amblève et Chilpéric II et Ragenfred sont rentrés en Neustrie.
- Charles Martel, écarté du pouvoir après le décès de son père Pépin, cherche à retrouver la charge de maire du palais des deux royaumes détenue par son père.



Georges Minois

# Charles Martel



Après la victoire de l'Amblève, au lieu de suivre immédiatement Chipéric et Ragenfred, Charles se sert de nouveau de la tactique utilisée pendant sa carrière couronnée de succès. Il prend le temps de rassembler une grande armée avant d'attaquer en position de force. Il décide de l'endroit et du moment de la bataille, au printemps 717.

Charles entre donc en Neustrie et ravage le pays jusqu'aux environs de Cambrai. Chilpéric et Ragenfred s'avancent au devant de lui.

Charles leur envoie un émissaire afin de leur faire savoir que la paix ne sera possible que s'il est rétabli dans les fonctions occupées par son père non seulement en Austrasie mais aussi en Neustrie. Chilpéric lui répond qu'à ses yeux son père était un usurpateur qui avait supplanté la famille légitime et que par conséquent il ne pouvait accepter cette demande. L'affrontement est donc inévitable.

La bataille est rude, meurtrière, longtemps incertaine mais finalement Charles inflige aux Neustriens une lourde défaite à Vinchy (le lendemain c'est le dimanche devant Pâques (qui tombe en 717 le 4 avril), en la tierce calende d'avril de l'an 717).

Charles poursuit le roi en fuite et le maire du palais jusqu'à Paris.

Désormais, les Neustriens ne sont plus capables de résister à Charles Martel même si des combats eurent encore lieu jusqu'en 719. Charles Martel disposait du pouvoir pour nommer les souverains des deux royaumes.

Après le succès de Vinchy, il proclame Clotaire IV, roi d'Austrasie, pour l'opposer à Chilpéric, et destitue l'archevêque de Reims, Rigobert, pour le remplacer par Milon de Trèves.

Chilpéric II et Ragenfred alliés à Eudes, le princeps d'Aquitaine, seront à nouveau vaincus par Charles Martel à la bataille de Néry en 719. L'année suivante, Eudes livre Chilpéric II à Charles Martel qui en fera l'unique roi des Francs. Ragenfred continuera à résister à Angers avant de se soumettre définitivement.

**21 mars 1752 : naissance de Maurice d'Elbée, général des armées vendéennes.**

**Maurice Joseph Louis Gigost d'Elbée, né le 21 mars 1752 à Dresde et mort entre le 6 et le 9 janvier 1794 à Noirmoutier, est un militaire français. Chef royaliste pendant la guerre de Vendée, il est généralissime de l'Armée catholique et royale de juillet à octobre 1793. Grièvement blessé à la bataille de Cholet, il est capturé puis fusillé après la troisième bataille de Noirmoutier.**

\*\*\*

Maurice d'Elbée naît à Dresde le 21 mars 1752. Fils de Maurice Gigost d'Elbée, seigneur de la Gobinière et de La Loge-Vaugirault (1695-1763), alors conseiller privé du Roi de Pologne établi à Dresde, en Saxe, et de Marie Thérèse de Mussant (décédée en 1790), Maurice d'Elbée naquit dans une famille de tradition militaire. Il est naturalisé français en 1757.

Le 1<sup>er</sup> juin 1772, il est sous-lieutenant au régiment du Dauphin cavalerie et le 6 mai 1781, il est lieutenant au 5<sup>e</sup> régiment de cheveu-légers. Il démissionne de l'armée le 17 septembre 1783. Il se retire alors à Beaupréau, en Anjou.

Il se marie le 17 novembre 1788 en l'église de La Gaubretière, avec Marguerite-Charlotte du Houx d'Hauterive, pupille de son ami le marquis de Boisy. Dès lors il vécut retiré dans un bien de campagne près de Beaupréau en Anjou (aujourd'hui Maine-et-Loire). Son fils Louis-Joseph Maurice d'Elbée, né le 12 mars 1793, lui survivra.

En 1789, d'Elbée se montre d'abord favorable à la Révolution française. Le 14 juillet 1790, il participe à la Fête de la Fédération à Paris, où il représente le Maine-et-Loire.

En mars 1793, l'insurrection contre la levée en masse provoque le début de la guerre de Vendée. Les paysans insurgés viennent trouver d'Elbée en raison de son expérience militaire et le contraignent à prendre la tête de leur rassemblement.

Le 11 avril, les forces de l'Elbée parviennent à repousser la contre-attaque républicaine à la bataille de Chemillé. Après ce combat, des combattants vendéens se rassemblent devant l'église du bourg de Chemillé en réclamant la mise à mort des prisonniers républicains qui y sont enfermés. Le général d'Elbée arrive alors au milieu de la foule pour tenter de ramener le calme. À sa demande, les hommes se mettent à genou pour réciter le *Pater Noster*. Cependant lorsque les insurgés arrivent aux paroles « *pardonnez-nous nos offenses, comme nous pardonnons à ceux qui nous ont offensés* », d'Elbée les interrompt : « *Arrêtez ! Ne mentez pas à Dieu ! Vous osez lui demander de vous pardonner comme vous pardonnez aux autres alors que vous êtes prêts à vous venger de vos ennemis !* ». Ces déclarations ne provoquent aucune contestation et les prisonniers sont ainsi sauvés. L'épisode est alors appelé le « *Pater de d'Elbée* ».

D'Elbée participe ensuite à plusieurs combats victorieux contre les républicains avec la bataille de Vezins le 19 avril, la bataille de Beaupréau le 22 et la prise de Thouars le 5 mai, où d'Elbée reçoit la capitulation de la garnison républicaine par le juge de paix Redon de Puy Jourdain.

Les Vendéens se tournent ensuite vers Fontenay-le-Comte, dans le sud de la Vendée. Une première attaque échoue le 16 mai et d'Elbée est blessé, mais les insurgés prennent leur revanche le 24 mai, où ils mettent en déroute les forces républicaines et font 3 000 prisonniers.

Le 21 juin, d'Elbée participe à la bataille de Nantes, qui s'achève par la victoire des forces républicaines. Le généralissime Jacques Cathelineau est mortellement blessé et succombe le 14 juillet.

Le 19 juillet, d'Elbée est élu par un conseil de guerre généralissime de Armée catholique et royale pour succéder à Jacques Cathelineau. Il décide d'attaquer la ville de Luçon mais il subit deux lourdes défaites devant cette ville le 30 juillet et le 14 août.

Le 17 octobre 1793, l'armée vendéenne est complètement défaite à la bataille de Cholet et d'Elbée est grièvement blessé lors des combats. Il ne prend pas part à la virée de Galerne et est transporté à Beaupréau, sous la protection de 1 500 hommes commandés par Pierre Cathelineau, le frère de Jacques Cathelineau. Il est bientôt rejoint par son épouse, Marguerite-Charlotte Duhoux d'Hauterive ; son beau-frère, Pierre Duhoux d'Hauterive ; et de son ami Pierre Prosper Gouffier de Boisy.

Vers fin octobre ou début novembre 1793, d'Elbée, escorté par la troupe de Cathelineau, rejoint Charette à Touvois. Sur les conseils de ce dernier, il part trouver refuge à l'île de Noirmoutier, qu'il atteint le 2 ou le 3 novembre. D'après son petit-neveu, Charles-Maurice d'Elbée, et la marquise de Bonchamps, il aurait été hébergé à l'hôtel Jacobsen, avant d'être transporté dans la maison de madame Mourain à l'approche des troupes de Haxo. Selon François Piet, il résidait dans une maison appelée La Maduère.

Le 3 janvier 1794, les troupes républicaines débarquent sur l'île de Noirmoutier et la garnison vendéenne capitule. D'Elbée est rapidement découvert et fait prisonnier. L'ancien généralissime est interrogé par les représentants en mission et par le général Turreau à une date incertaine. Le procès-verbal de son interrogatoire est rédigé par le capitaine François Piet.

Malgré les promesses du général Haxo, tous les prisonniers vendéens sont fusillés sur ordre des représentants en mission Prieur de la Marne, Turreau et Bourbotte. D'Elbée est exécuté entre le 6 et le 9 janvier. Incapable de marcher, il est porté sur un fauteuil jusqu'à la place d'Armes. Il est fusillé en compagnie de Pierre Duhoux d'Hauterive, de Pierre Prosper Gouffier de Boisy et de Jean-Conrad Wieland, l'ancien commandant républicain de Noirmoutier, accusé de trahison, que les officiers royalistes tentent en vain d'innocenter au dernier moment.

Le corps de d'Elbée est enterré dans les douves du château de Noirmoutier. Malgré des recherches en 1822, ses ossements ne peuvent être identifiés.

L'épouse de d'Elbée, Marguerite-Charlotte Duhoux d'Hauterive, est quant à elle fusillée le 29 janvier en compagnie de Victoire Élisabeth Mourain de L'Herbaudière, née Jacobsen.



## 21 mars 1801 : les Français sont battus par les Anglais à la bataille de Canope près d'Alexandrie (Égypte).

Partie de Gibraltar le 2 novembre, la flotte anglaise commandée par l'amiral Keith et le général Ralph Abercromby relâche à Minorque et Malte, longe les côtes, puis mouille dans la baie de Macri le 29 décembre. Pendant que le major-général John Moore négocie à Jaffa, avec Youssouf Pachâ, les hommes s'entraînent à débarquer sur la côte d'Asie mineure en face de Rhodes. Six vaisseaux de la flotte ottomane, dont le *Sultan Sélim* de 110 canons et huit corvettes, viennent les rejoindre.

Bien informé par Mourad Bey de ces menaces de débarquement imminent, le général Jacques François Menou, qui a pris la tête des troupes françaises après l'assassinat de Kléber, tarde à prendre des dispositions.

Les Anglais arrivent devant Aboukir le 1<sup>er</sup> mars. Toutefois, en raison des conditions météorologiques, ils ne débarquent que le 8. Pendant ce temps, Menou perd beaucoup de temps à s'occuper des Turcs du grand vizir qui pourtant sont encore bien loin d'arriver, et donne des ordres absurdes et contradictoires. Ne disposant que de 1 500 hommes, le général Friant ne peut résister et abandonne la garnison du fort d'Aboukir.

Le 12 mars, les généraux Lanusse et Bron amènent quelques renforts. Le 13, au camp des Romains, près du lac Maadyéh, les Français attaquent malgré leur infériorité numérique. Après quelques succès initiaux, ils doivent se replier. Le même jour, Menou arrive à Rahmaniéh où il se repose un jour. Le 15, il est à Damanhour où il est rejoint par Reynier et Rampon.

La garnison du fort d'Aboukir est alors livrée à elle-même. Ne comptant que 150 hommes débarqués le jour même de l'arrivée de la flotte anglaise — ainsi que deux pièces de 24 et deux pièces de 8 —, elle capitule le 19 mars. Menou arrive à Alexandrie, le 20.

Les Anglais sont désormais solidement installés. Dans le même temps, l'armée du grand vizir s'ébranle et menace la frontière tandis qu'un corps d'anglo-cipayes venu de l'Inde débarde à Qosseyr. Contre une telle armée, il ne reste plus d'autre choix pour les Français que de passer à l'attaque et de tenter le tout pour le tout.

Dépassé, Menou s'en remet au plan de bataille concocté par Reynier et Lanusse. Les Anglais sont solidement campés entre la mer et les rives du lac Maadyéh. Les affronter de front eut été une manœuvre fatale. L'attaque doit donc porter sur les ailes.

Reynier commande l'aile droite avec la 13<sup>e</sup> et 85<sup>e</sup> demi brigade. À sa gauche, se trouve Friant avec les 25<sup>e</sup>, 61<sup>e</sup> et 75<sup>e</sup> demi brigades. Le centre est commandé par le général Rampon ayant sous ses ordres le général Destaing, avec la 21<sup>e</sup> brigade légère, deux compagnies de grenadiers de la 25<sup>e</sup> de ligne, la 32<sup>e</sup> de ligne et trois compagnies de la 2<sup>e</sup> légère. Le général Lanusse commande l'aile gauche et a sous ses ordres la 4<sup>e</sup> légère et la 18<sup>e</sup>, 69<sup>e</sup> et 88<sup>e</sup> de ligne, ainsi que les généraux Silly et Valentin.

L'attaque commence à 3 h 00 par une attaque de l'aile gauche d'un corps de dromadaires chargé de faire diversion. La première redoute tombe. Les attaquants s'emparent d'une pièce d'artillerie qu'ils retournent contre les positions anglaises, attirant ainsi l'attention. Lanusse se met en mouvement. La 4<sup>e</sup> légère s'empare d'un redan dans lequel se trouve un canon.

Le centre s'est à son tour mis en marche sur la grande redoute et la brigade Silly s'empare d'un détachement anglais. S'apercevant que la brigade Valentin est arrêtée par un feu croisé de l'ennemi, Lanusse s'élance pour lui porter secours lorsqu'il reçoit un coup de biscaïen à la jambe droite. Les Anglais du général Moore profitent de l'hésitation des Français, privés de leur chef, et les repoussent. La brigade Valentin ne peut se déployer et se disperse derrière les mamelons.

Dans l'obscurité, la 4<sup>e</sup> légère est prise à partie par la 32<sup>e</sup>. La confusion est totale et il faut tout un temps pour comprendre l'erreur. L'élan est stoppé, la 4<sup>e</sup> et la 18<sup>e</sup> sont repoussées. Guidée par Rampon, la 32<sup>e</sup> tente tout de même d'attaquer la première ligne anglaise, mais elle est accueillie par un feu nourri qui décime ses rangs. De leur côté, malgré des efforts énergiques, les carabiniers de la 2<sup>e</sup> légère ne parviennent pas à pénétrer les rangs ennemis. Le général Destaing qui s'est faufilé entre la droite et le centre anglais tombe à son tour sur une violente résistance. Légèrement blessé, il doit quitter la partie. Son second est à son tour sévèrement touché à la cuisse. Sans chef et au milieu des rangs ennemis, les hommes finissent par se rendre.

Alors qu'il observe la bataille de l'arrière, une balle perdue frappe le cheval de Menou. Celui-ci se met à l'abri derrière la cavalerie qui forme la réserve. La bataille est perdue. Rien ne se passe plus comme prévu. Chaque attaque a eu lieu séparément. Les détachements sont isolés et à la merci de l'ennemi. Dès la première demi-heure, une foule de chefs et de généraux sont tombés. Sans commandants, les soldats se dispersent.

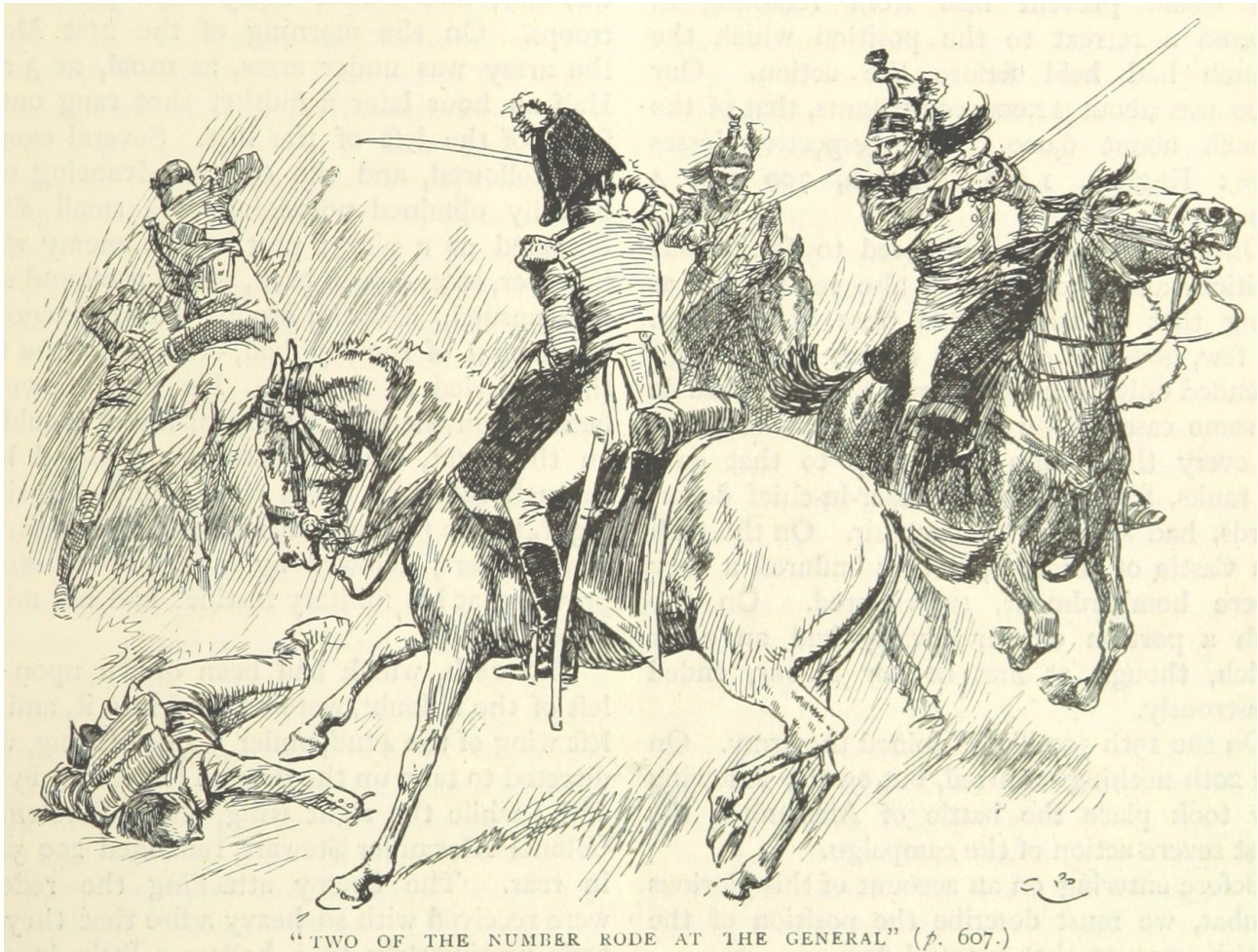
Ne reste que l'aile droite, mais elle est en nombre bien trop insuffisant pour attaquer seule le centre anglais. À ce moment, il ne reste rien d'autre à faire qu'à se retirer, mais Menou ne se doute qu'à peine de la situation.

Devant la passivité de son chef, Reynier, qui attend les ordres pour faire avancer l'aile droite, prend l'initiative et ordonne de faire mouvement vers la droite ennemie. S'apercevant de la manœuvre dans cette direction, les Anglais font marcher la réserve.

Menou envoie alors les dragons du général Roize qui parviennent à passer et blessent mortellement Abercromby. Mais Roize est tué et bien peu de cavaliers regagnent les hauteurs de Nicopolis.

L'armée française est complètement découragée. Menou se retire à Alexandrie où les Anglais l'assiègent.

Mortellement blessé, Lanusse, ayant trop tardé à se laisser amputer par Larrey, meurt dans la nuit du 21 au 22 mars. Abercromby meurt le 28 à Aboukir.



**21 mars 1825 : naissance d’Alexandre Fiodorovitch Mojaïski, pionnier de l’aviation russe.**

**Alexandre Fiodorovitch Mojaïski, né le 9 mars/21 mars 1825 à Rochensalm, gouvernement de Vyborg, grand-duché de Finlande, Empire russe, mort le 20 mars/1<sup>er</sup> avril 1890 à Saint-Pétersbourg, est un officier *kontr-admiral* de la Marine impériale russe, un chercheur et un inventeur, précurseur de l’aviation en Russie. Il est l’aîné d’une famille de cinq enfants. Son père, l’*admiral* Fiodor Timofeïevitch Mojaïski, est marin comme son grand-père. Il se marie en 1861 et a deux enfants. Le 19 mars 1955, l’Institut militaire d’ingénierie spatiale de Saint-Pétersbourg est nommé en son honneur.**

\*\*\*

En 1869, son frère Nikolai décède tragiquement. Veuf, Mojaïski s’installe, seul, sans ses enfants

qui sont confiés à sa mère, dans la propriété acquise à une vente aux enchères par son frère d'Adolf Grocholski, à Voronovitsa, à 20 km de Vinnytsia (depuis 1971 : *Musée de l'aviation et de l'aéronautique*). En 1870, il demande et reçoit des fonds du Ministère des forces armées russe pour ses recherches aériennes. Il travaille dans la vaste propriété, un palais de trois étages construit en 1780 avec 43 chambres sur 2 500 m<sup>2</sup>, sur un parc à la française, jusqu'en 1876.

Toujours dans les Corps de la Marine, il s'installe à Saint-Pétersbourg, au 48 perspective Nevski, et commence à construire son projet en utilisant les conseils d'éminents scientifiques russes. Selon l'ingénieur militaire Struve, « *deux fois en l'air et a volé confortablement* », Mozhaisky est soulevé du sol par son assemblage de cerfs-volants tiré par une troïka. A. Mojaïski continue à améliorer son projet. En septembre, à Saint-Pétersbourg, il fait voler un modèle réduit, avec trois hélices, devant une foule de personnes : il roule le long de la table et décolle, vole rapidement et de façon constante, sous les yeux émerveillés des spectateurs, un vol stable à une vitesse supérieure à 5 m/s avec une charge supplémentaire d'environ 1 kg.

La construction de son modèle dans sa taille réelle nécessite une forte somme d'argent, qu'il n'a pas. Aussi, début 1877, il décide d'exposer son invention à la critique scientifique de la Cour impériale: son projet peut être utilisé à des fins militaires. Il adresse au comte Édouard Totleben, président du Ministère de la commission militaire de l'aéronautique, une demande de fonds nécessaires pour faire de la recherche et des expérimentations.

Le 24 août 1878, il est magistrat honoraire, district de Podolie.

Au 20 janvier, par arrêté du Ministre de la Défense Miloutine, une commission spéciale est formée pour examiner le projet de Mojaïski. Elle comprend des représentants majeurs de la science et de la technologie russes : Dmitri Mendeleïev, Nikolaï Pavlovitch Petrov (1836-1920) (auteur de la théorie hydrodynamique sur la friction, *Loi de Petrov*), le lieutenant-général Zverev, le colonel et ingénieur militaire Struve. Après deux réunions, ils décident qu'il est « capable de mener à bien par des résultats favorables » et délivre à l'inventeur 3 000 roubles (une somme importante) pour la poursuite de ses travaux, mais l'oblige à présenter un programme d'expériences pour l'appareil. Le 14 février, il présente au chef de projet de l'ingénierie son programme d'expériences, qui comprend une étude des hélices, etc. , la charge spécifique sur l'aile, la résolution de la question du contrôle et la durabilité de l'avion. Après avoir touché une partie seulement de la somme promise (2 192 roubles), l'inventeur travaille dans des conditions très difficiles, manque de moyens financiers mais, malgré tout, construit bientôt un nouveau modèle. Qui, selon ses contemporains, « *a volé bas librement avec beaucoup de douceur* ».

Le 23 mars 1878, il fait appel au Bureau de l'ingénieur en chef et demande des fonds supplémentaires, 18 895 roubles, pour la construction d'une grande machine « *capable de soulever une personne* », et présente des dessins détaillés, avec les calculs appropriés, et une note explicative contenant une description de l'appareil. Il a également prévu l'installation d'équipements de navigation aérienne : une boussole, un compteur de vitesse, un baromètre, un altimètre, deux thermomètres, une ouverture pour les bombardements... Sur le plan de Mojaïski, l'avion est destiné à des fins militaires, pour la reconnaissance et le bombardement. Il souligne que « *la construction de l'appareil, de par le côté technique, ne présente aucune*

*difficulté ou impossibilité* ». Une nouvelle commission d'experts est nommée - le général Paucker, le général Gueria et le colonel Walberg. Après deux réunions, dont la première le 12 avril où la Commission doute que la machine puisse flotter dans les airs et demande des données supplémentaires, elle rend enfin sa décision le 15 juin pour rejeter sa demande.

Mojaïski conteste cette décision auprès du ministre de la Guerre Vannovski. Cependant celui-ci approuve la décision de la Commission. Il envoie également une lettre au Bureau de l'ingénieur en chef, le général Zverev. Sans succès.

Un grand soutien moral des scientifiques russes lui est fourni, dont le professeur I. Alymov de la *Naval Academy* qui écrit : « ... *Mojaïski est peut-être même à la dernière étape pour résoudre la grande question de la navigation dans l'air, avec le contrôle de la direction voulue et souhaitée... il a, à notre avis, le grand mérite, si ce n'est de résoudre complètement ce problème dans la pratique, du moins, d'être très proche de la réponse, et donc de la solution à la question de la montgolfière* ».

Avec ses propres moyens financiers, il continue, étudie les forces aérodynamiques et, encouragé par le succès de ses maquettes, persévère et construit une machine. En mars, il présente un appareil expérimental original et décide de faire breveter son invention. Le 4 juin 1880, il dépose une demande au Ministère du Commerce et des Manufactures. Et le 3 novembre 1881, le Capitaine 1<sup>er</sup> rang Mojaïski reçoit un brevet, afin de « *mettre en œuvre pour voler dans les airs* », pour sa conception d'un monoplane avec un moteur à vapeur, présentée par des dessins.

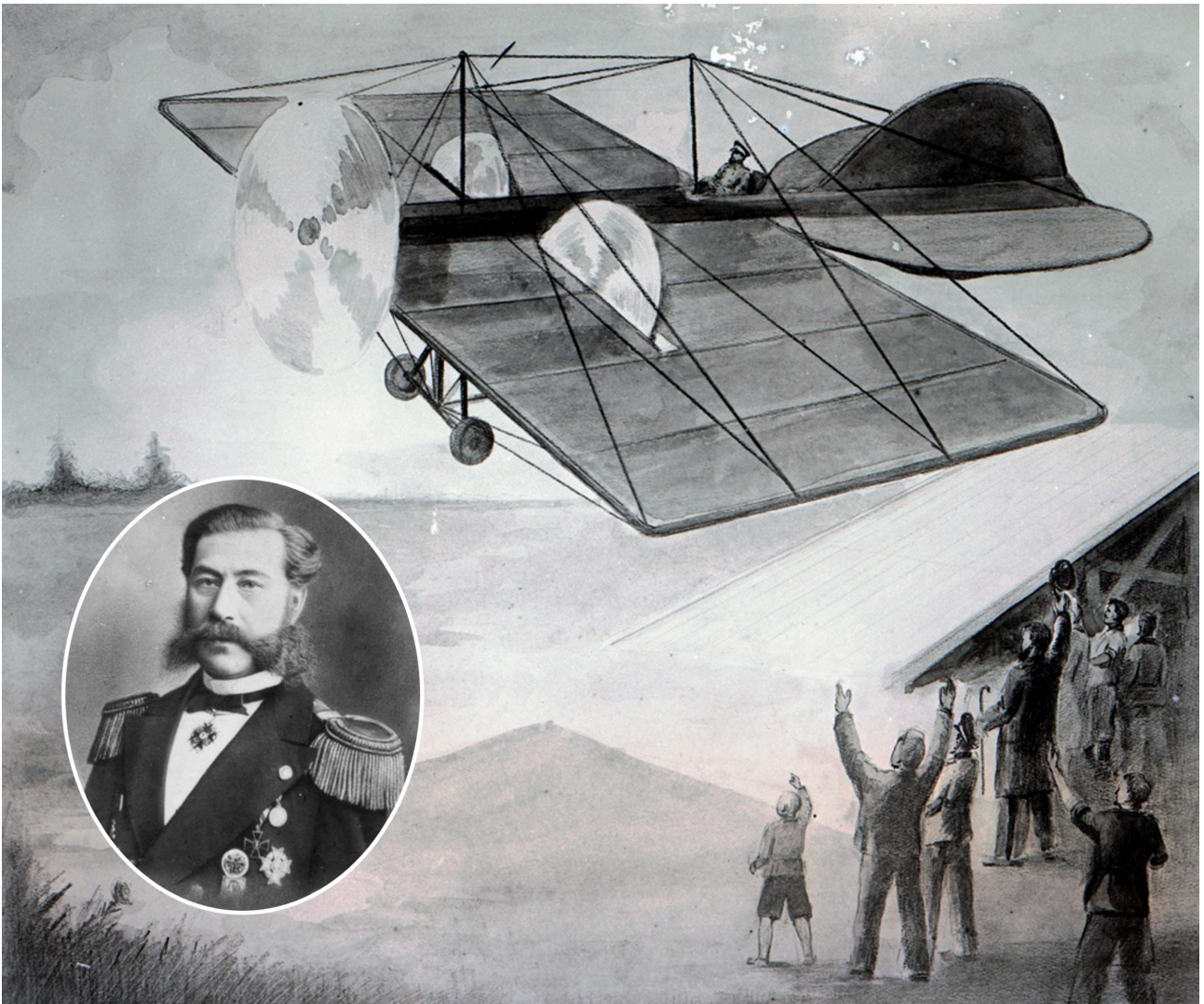
Il fait alors appel au Ministre de la Marine, Stepan Lessovski (son ancien commandant sur la frégate *Diana*) pour obtenir des fonds pour l'achat et la construction de ses moteurs à vapeur (dessins de ses créations à l'appui). Lessovski demande au Ministre des Finances 5 000 roubles, mais celui-ci refuse. Aussi, se tourne-t-il vers l'adjudant général Greig, au Ministère de la Guerre, et obtient une promesse de soutien, à condition que le Ministre de la Marine soit également sur cette pétition. Le Ministre de la Marine Lessovski appuie la pétition, et « *...parce que des résultats militaires significatifs peuvent être attendus ainsi que la réponse à la question de la montgolfière...* », la demande pour le capitaine 1<sup>er</sup> rang Mojaïski des 2 500 roubles (au lieu des 5 000 demandés) est accordée. Avec l'argent, Mojaïski voyage en Angleterre et achète des pièces pour deux moteurs à vapeur: le 21 mai 1881, ils sont à Saint-Pétersbourg. Pour assembler son appareil, il demande de l'aide au chantier naval de la Baltique. Mais la gestion de l'usine apprend que l'inventeur n'a pas d'argent et refuse. Il fait donc appel au gouvernement royal, afin d'obtenir un soutien financier pour l'assemblage et les essais, de 5 000 roubles. Le tsar Alexandre III rejette sa demande. Il commence alors lui-même la construction de son appareil, grâce à l'argent récolté par la vente de tous ses biens immobiliers.

En été 1882, le Ministère de la Guerre transporte son matériel sur une parcelle de terrain militaire à Krasnoïe Selo, près de Saint-Pétersbourg, où Mojaïski construit son appareil. Il teste son monoplane à vapeur, avec son adjoint mécanicien Ivan Nikiforovitch Goloubev aux commandes de l'appareil, qui s'élance sur une rampe inclinée et parcourt environ 30 mètres au-dessus du sol en ligne droite. Une aile est endommagée à l'atterrissage.

Aussi par deux fois, le 24 juin et le 16 juillet 1885, il fait appel au Ministère de la guerre pour demander un soutien financier et essuie à chaque fois à nouveau un refus.

Alexandre Mojaïski, avec des ressources dérisoires, continue à travailler sur le perfectionnement de son appareil jusqu'aux derniers jours de sa vie. Il décède le 21 mars 1890, sans avoir pu achever le 2<sup>e</sup> moteur pour son avion. Sa sépulture est située dans le cimetière de Smolensk à Saint-Petersbourg.

Il est le deuxième à avoir réussi un décollage assisté, le premier étant réalisé en 1874 par le Français Félix du Temple: ils sont les précurseurs dans l'histoire de l'aviation, leurs modèles techniques ont contribué à la création d'avions.



**21 mars 1852 : première remise de la Médaille militaire.**









Aux Tuileries, devant 6 000

soldats, le Prince-Président Louis-Napoléon décore 48 sous-officiers et soldats cités à l'ordre ou blessés.

La médaille alors distribuée est la Médaille militaire qualifiée aujourd'hui de premier type, représentative de la Présidence.

*« Soldats, combien de fois ai-je regretté de voir des soldats et des sous-officiers rentrer dans leurs foyers sans récompense, quoique, par la durée de leurs services, par des blessures, par des actions dignes d'éloges, ils eussent mérité un témoignage de satisfaction de la Patrie ! C'est pour le leur accorder que j'ai institué cette médaille. Elle assurera 100 francs de rente viagère. C'est peu, certainement mais ce qui est beaucoup, c'est le ruban que vous porterez sur la poitrine et qui dira à vos camarades, à vos familles, à vos concitoyens que celui qui la porte est un brave... »*

Après un roulement de tambour, Louis Napoléon remet la toute première Médaille Militaire à Jean-François Forgues, sergent du 72<sup>e</sup> de ligne, qui inaugure les registres du ministère de la Guerre dans les colonnes duquel on peut lire « Services 9 ans, campagnes 9 ans. S'est distingué pendant les événements de décembre. Trois fois engagé ». Au cours de la cérémonie, 47 autres médailles seront attribuées. Le dernier récipiendaire sera le canonnier Pointurier (16 ans de services, 8 ans de campagnes).

Le 10 mai suivant, une seconde cérémonie du même ordre rassemble cette fois 800 000 hommes et 100 bouches à feu sur le Champ de Mars. Au cours de cette manifestation de grande ampleur, 1 705 soldats et sous-officiers seront mis à l'honneur, dans le cadre d'une large promotion (262 cavaliers, 200 artilleurs et soldats du génie, 313 gendarmes, 864 fantassins et 66 hommes de divers corps).

Source : [SNEMM](#)

**21 mars 1871 : naissance de Carlo Maria Piazza, pionnier de l'aéronautique italienne, commandant des forces aériennes durant la guerre italo-turque.**

**Il est le premier homme à effectuer un vol de reconnaissance avec un avion durant un conflit et également le premier homme à utiliser de la reconnaissance photographique en mars 1912. Engagé durant la Première Guerre mondiale, il tombe malade sur le front et décède à Milan le 24 juin 1917.**

Il obtient sa licence de pilote le 30 juin 1911 avant d'être intégré à l'armée de l'air peu de temps après. Le 28 septembre 1911, le lieutenant-colonel Vittorio Cordero di Montezemolo envoie en Libye une force aérienne pour défendre les intérêts italiens, juste avant le début de la guerre italo-turque. Le capitaine Carlo Piazza, alors membre du 8<sup>e</sup> régiment d'artillerie de campagne, débarque donc à Tripoli avec 4 autres pilotes, à savoir le capitaine Riccardo Moizo, le lieutenant Leopoldo De Rada et les sous-lieutenants Ugo De Ross et Giulio Gavotti.

L'escadrille se compose de 9 avions : 2 Blériot XI, 3 monoplans Nieuport, 2 biplans Farman et 2

monoplans Etric Taube. Elle est déclarée opérationnelle le 21 octobre 1911, l'invasion italienne ayant empêché un déploiement plus rapide. Le 22 octobre, les premiers vols ont lieu. Le lendemain, soit le 23 octobre 1911, Carlo s'envole à 6 h 19 pour un vol d'une heure. Il survole plusieurs positions turques. Il s'agit du premier vol de reconnaissance en avion de l'histoire.

Carlo Piazza ne réalise pas le premier bombardement par avion de l'histoire : c'est le sous-lieutenant Gavotti qui effectue cette mission. Au mois de mars 1912, Carlo effectue la première reconnaissance photographique de l'histoire.



**21 mars 1916 : le Département de l'Air autorise la création de l'escadrille américaine N 124 La Fayette.**

Alors que les États-Unis ont déclaré leur neutralité vis-à-vis du conflit européen, le Dr Edmund Louis Gros, le directeur médical de l'*American Field Service* (AFS) et Norman Prince, un Américain expatrié en France, entreprennent de persuader le gouvernement français de l'intérêt que pouvait avoir une escadrille de volontaires américains combattant aux côtés de la France. L'objectif est alors que les efforts de ces volontaires soient reconnus par le public américain et donc, que la publicité créée par leurs actions, éveillerait l'opinion publique américaine et la conduirait à demander l'abandon de la neutralité.

Autorisée par le Département de l'Air le 21 mars 1916, l'**Escadrille américaine N 124** est déployée à partir du 20 avril à Luxeuil-les-Bains. Ses avions sont des Nieuport 11 et ont pour mission l'escorte de bombardiers anglais et français.

Le 26 avril, la base aérienne subit un bombardement aérien qui blesse six hommes, dont le soldat Pierre Massé qui décèdera peu après.

Le 18 mai 1916, l'escadrille recense sa première victoire lorsque Kiffin Rockwell abat un biplan.

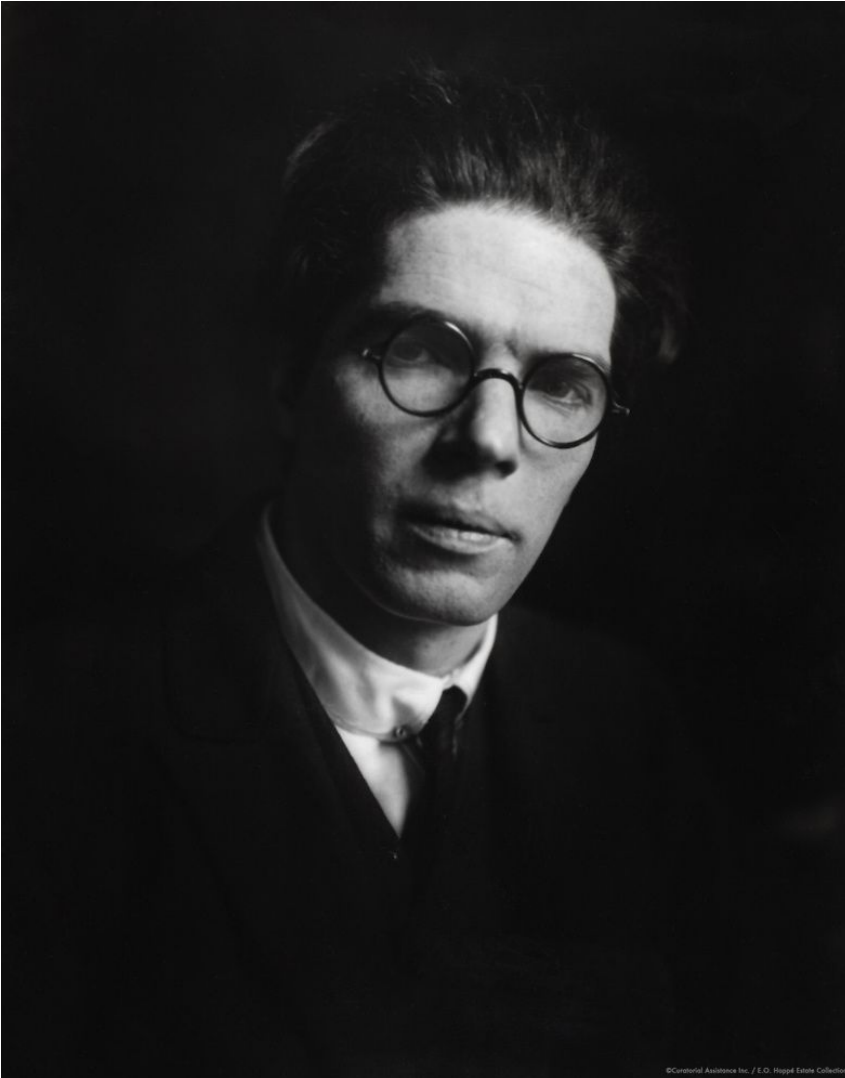
En juin elle s'installe à Bar-le-Duc pour prendre part à la bataille de Verdun, où elle remporte 13 victoires homologuées en 146 combats. Elle déplore en ce mois son premier pilote mort au combat : Victor Chapman.



Crédit : DR.



**21 mars 1917 : premier essai d'une « munition guidée », inventée par l'ingénieur britannique Archibald Montgomery Low.**



©Curatorial Assistance Inc. / E.O. Hogge Estate Collection

Lorsque la guerre éclata, Low rejoignit l'armée et reçut une formation d'officier. Après quelques mois, il fut promu capitaine et détaché auprès du *Royal Flying Corps*, le précurseur de la RAF.

Sa mission était d'utiliser ses recherches civiles sur *Televista* pour contrôler à distance les armes du drone RFC proposées par la *Royal Aircraft Factory*, afin qu'elles puissent être utilisées comme missile guidé. Avec deux autres officiers (le capitaine Poole et le lieutenant Bowen) sous ses ordres, ils se mirent au travail pour voir si c'était possible. Ce projet s'appelait « *Aerial Target* » ou AT, un terme impropre pour tromper les Allemands en leur faisant croire qu'il s'agissait de construire un avion drone pour tester les capacités anti-aériennes. Après avoir construit un prototype, le général Sir David Henderson (directeur général de la Direction de l'aéronautique militaire) a ordonné qu'un chantier expérimental soit créé à Feltham pour construire la première véritable « AT » équipée d'une ogive explosive. En tant que chef des travaux expérimentaux, Low reçut environ 30 hommes sélectionnés, dont des bijoutiers, des charpentiers et des aviateurs, afin de construire l'avion sans pilote le plus rapidement possible. Les avions AT provenaient de fabricants tels qu'*Airco*, *Sopwith Aviation Company* et la

*Royal Aircraft Factory.*

Les *Airco AT* conçus par de *Havilland* firent leur premier essai le 21 mars 1917 à l'école de pilotage centrale d'Upavon, près de la plaine de Salisbury, en présence de 30 à 40 généraux alliés. L'AT a été lancé depuis l'arrière d'un camion à l'aide d'air comprimé (une autre première). Low et son équipe ont démontré avec succès leur capacité à contrôler l'engin avant qu'une panne moteur n'entraîne son atterrissage en catastrophe. Un essai ultérieur des AT de la RAF, le 6 juillet 1917, fut écourté car un AT avait été perdu au décollage. Plus tard, un gyrocompas à commande électrique (encore une autre première) a été ajouté à l'aéronef.

En 1918, *Low's Feltham Works* a développé les bateaux de contrôle de distance (DCB) de la *Royal Navy*, une variante du bateau à moteur côtier. En 1917, Low et son équipe inventèrent également la première fusée à direction électrique (la première fusée sans fil ou filoguidée au monde), presque l'équivalent exact de celle utilisée par les Allemands en 1942 contre la marine marchande. Les inventions de Low pendant la guerre étaient dans une large mesure avant leur époque et étaient donc sous-estimées par le gouvernement de l'époque, même si les Allemands étaient bien conscients de la dangerosité de ses inventions. En octobre 1914, deux tentatives d'assassinat furent faites ; le premier impliquait des coups de feu tirés à travers la fenêtre de son laboratoire dans la rue Paul ; la deuxième tentative a été celle d'un visiteur avec un accent allemand qui est venu au bureau de Low et lui a offert une cigarette qui, après analyse, contenait suffisamment de chlorure de strychnine pour tuer.



**21 mars 1918 : offensive (allemande) du Printemps.**



Fantassin allemand des Stosstruppen.

**L'offensive du Printemps, également connue sous les noms de bataille du Kaiser (en allemand : *Kaiserschlacht*) ou offensive de Ludendorff, est un terme utilisé pour faire référence aux séries d'attaques allemandes sur le front occidental du 21 mars au 18 juillet 1918 durant la Première Guerre mondiale.**

Les Allemands s'étaient rendu compte que leur seule chance de gagner la guerre était d'anéantir les Alliés avant que les États-Unis ne puissent déployer suffisamment de troupes en Europe pour vaincre l'Allemagne. Cinquante divisions allemandes avaient pu être redéployées sur le front occidental après la signature du traité de Brest-Litovsk avec la jeune Russie soviétique.

Plusieurs opérations allemandes furent mises au point : *Michael*, *Georgette*, *Gneisenau* et *Blücher-Yorck*.

*Michael* constituait la principale attaque, qui était destinée à percer les lignes alliées, déborder les forces britanniques de la Somme à la Manche et bloquer les ports maritimes. Une fois que cela aurait été réalisé, on espérait que les Français chercheraient des conditions d'armistice. Les autres offensives étaient subordonnées à *Michael* et ont été conçues pour détourner les forces alliées de l'offensive principale sur la Somme.

Libérées du front de l'Est par le traité de Brest-Litovsk les divisions d'infanterie allemandes sont amenées rapidement par le chemin de fer sur le front occidental.

Au déclenchement de l'offensive, les 243 divisions de l'armée impériale allemande sont déployées ainsi<sup>4</sup> :

- front de l'Ouest : 191 divisions (environ 3,6 millions d'hommes, 711 000 chevaux) ;
- front de l'Est : 47 divisions (environ un million d'hommes, 282 000 chevaux) ;
- Balkans : 2 divisions ;
- zone intérieure (Allemagne) : 3 divisions.

L'« opération Michael » commence le 21 mars 1918 à 4 h 40 en Picardie, par un bombardement d'artillerie assez court mais extrêmement violent, avec l'aide de 6 200 canons. Avant que les défenseurs britanniques étourdis ne puissent réagir, des équipes spéciales de troupes d'assaut allemandes sortent du brouillard et de la fumée pour attaquer ou contourner les points stratégiques des lignes. À 9 h 40, deux cent mille Allemands attaquent les lignes anglaises entre Cambrai et Saint-Quentin. Pris par surprise, débordés et submergés, les défenseurs reculent sur tout le front, une large brèche s'ouvre, permettant aux Allemands d'avancer de plus de 50 km. Plus de 160 000 Britanniques sont mis hors de combat.

Mais la percée ne réussit pas, parce que le général Ludendorff, qui ne subit pourtant que peu d'opposition sur sa gauche, continue à concentrer ses réserves devant Arras, où la résistance britannique devient de plus en plus forte. Malgré les appels désespérés du général Haig, Foch refuse d'engager ses réserves restreintes. Haig doit faire venir d'urgence des renforts du Royaume-Uni et le QG britannique doit retirer des divisions d'autres théâtres

d'opérations.

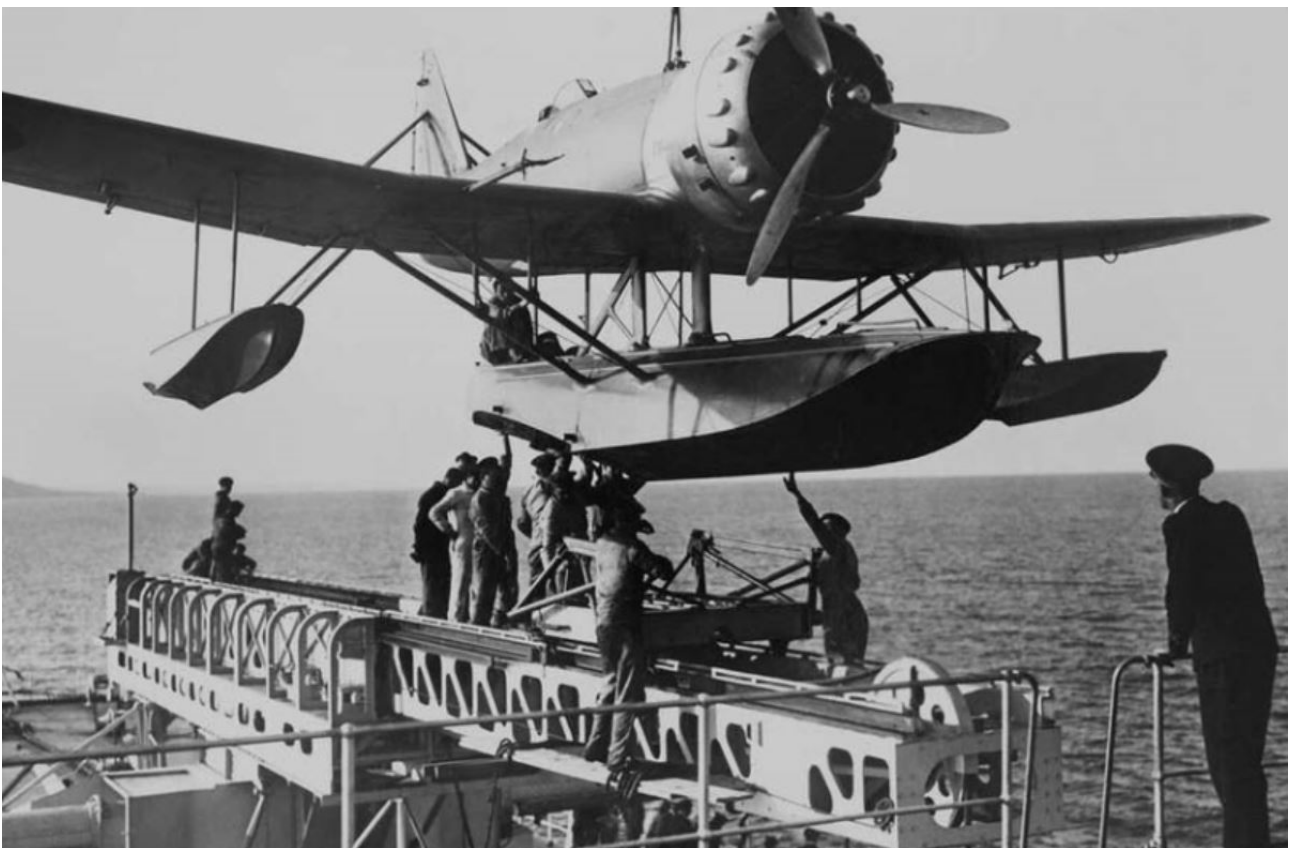
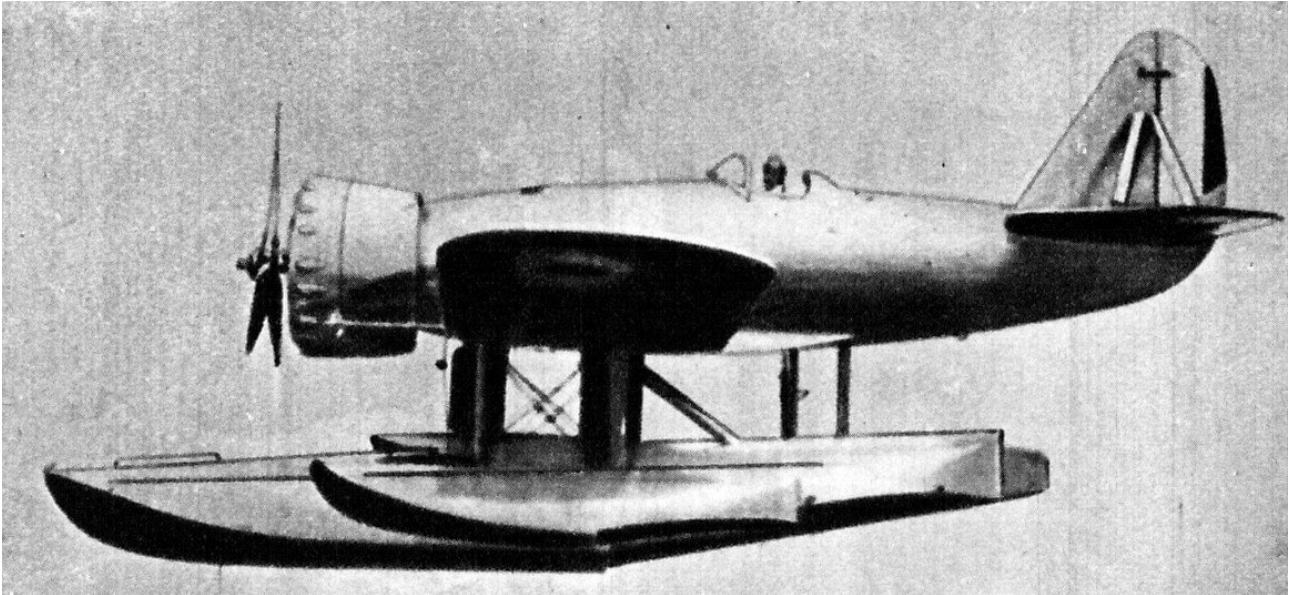
Ce n'est que le 28 mars que Ludendorff songe brusquement aux possibilités qui se présentent du côté de la Somme, pour effectuer une percée rapide et décisive en direction de Paris, mais il est alors trop tard. Deux jours auparavant, les Alliés se sont mis d'accord pour confier au général Foch le commandement unique sur le front occidental. Un de ses premiers actes de commandement est d'employer une partie de ses maigres réserves pour boucher la dangereuse brèche sur la Somme. Le 9 avril, l'offensive *Michael* est arrêtée dans la région de Montdidier.

Elle est stoppée par les renforts de l'armée française, avec la 56<sup>e</sup> division d'infanterie de réserve commandée par le général Demetz (avec notamment ses quatre bataillons d'élite dont le 65<sup>e</sup> bataillon de chasseurs à pied à Montdidier), avec la 133<sup>e</sup> division d'infanterie, la 4<sup>e</sup> division de cavalerie dirigés par le général Mesplé, la 22<sup>e</sup> division d'infanterie et la 62<sup>e</sup> division d'infanterie du général Robillot. Depuis la commune d'Hangest-en-Santerre, la 163<sup>e</sup> division d'infanterie dirigée par le général Debeney défend Moreuil.

### 21 mars 1935 : premier vol de l'hydravion militaire Loire 210.

Le **Loire 210** était un hydravion monoplane de combat français à ailes repliables conçu par Loire Aviation pour la marine nationale française. À la suite de plusieurs accidents, dus semble-t-il à une défaillance de structure, dès sa mise en service en 1939, les exemplaires restant furent retirés.

Il était catapultable, et muni d'un moteur Hispano-Suiza de 980 ch. Seuls 19 exemplaires furent construits.



**21 mars 1940 : premier vol de l'avion d'observation et bombardier-torpilleur SNCAC CAO.600.**

**Le SNCAO CAO.600 est un avion militaire français de l'époque de la Seconde Guerre mondiale. Ce monoplane à aile basse, bimoteur et triplace, fut conçu comme avion d'observation et bombardier-torpilleur. Il était prévu pour opérer à partir des nouveaux porte-avions de la Marine nationale française. Il effectua son premier vol le 21 mars 1940 mais un seul exemplaire fut construit avant l'abandon du projet consécutif à la défaite de la France en juin 1940.**

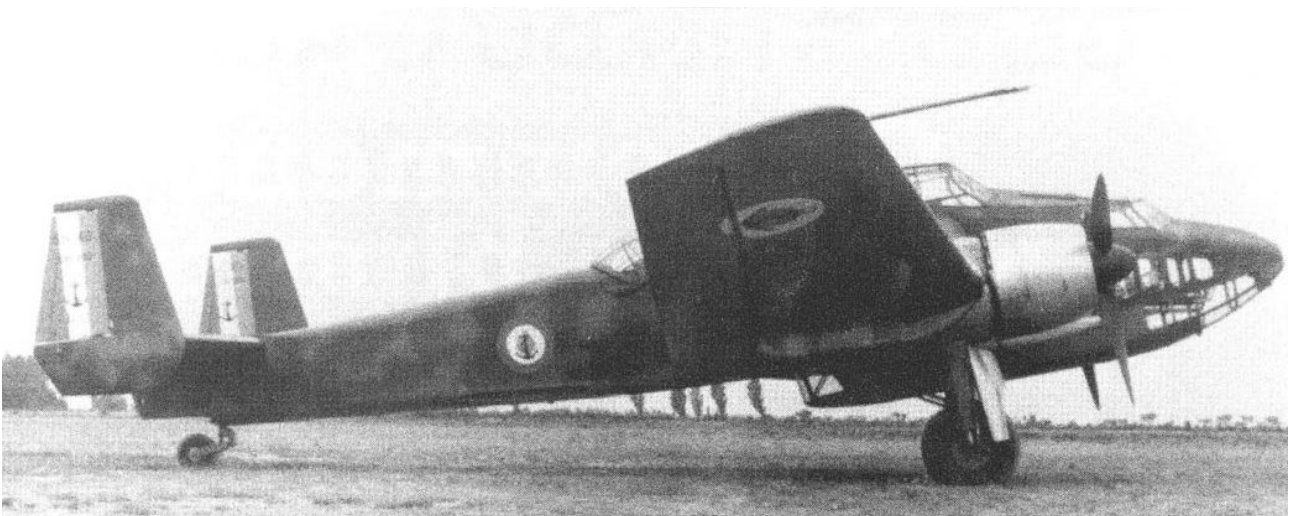
\*\*\*

En 1937, le *Service Technique de l'Aéronautique* émit une demande afin de remplacer les vieux biplans Levasseur PL.7 et Levasseur PL.101, notamment en prévision des futures escadrilles devant équiper les porte-avions de classe Joffre.

La fiche émise par le ministère de l'Air exigeait un appareil capable d'agir en tant que bombardier-torpilleur et appareil de reconnaissance, atteignant les 300 km/h et possédant une autonomie de 3h30 en cas de mission de bombardement, et 6h en cas de vol de reconnaissance. Fait inhabituel pour l'époque, la demande spécifiait que le nouvel avion devait être bimoteur, et comporter un deuxième membre d'équipage au poste de bombardier et un troisième en cas de vol de reconnaissance.

Une première commande fut passée le 15 juin 1939 pour deux prototypes auprès de la Société Nationale des Constructions Aéronautiques de l'Ouest (SNCAO), en même temps qu'une commande similaire de deux appareils pour l'autre projet en compétition, le D.750, conçu par la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Midi (SNCAM).

Le projet de la SNCAO, le SNCAO CAO.600, était un monoplane entièrement en métal doté de trains d'atterrissage rétractables et d'ailes « en mouette », propulsé par deux moteurs Gnome et Rhône 14M en double étoile.



**21 mars 1943 : création du 617 Squadron « The Dambusters » (Grande-Bretagne).**

**Durant la Seconde Guerre mondiale, il participe, en 1943, à l'Opération Chastise contre des barrages allemands. En 1944, il participe à l'Opération Catechism, équipé de Tallboy, des bombes perforantes de 5 tonnes, pour couler le Tirpitz. Sa participation est attestée au titre de l'opération Crossbow.**

\*\*\*

L'escadron a été formé dans le plus grand secret à la RAF Scampton pendant la Seconde Guerre mondiale le 21 mars 1943 sur des bombardiers lourds Avro Lancaster. Il comprenait du personnel de l'Aviation royale canadienne, de la *Royal Australian Air Force* et de la *Royal New Zealand Air Force* et a été formé pour la tâche spécifique d'attaquer trois barrages majeurs qui fournissaient de l'eau et de l'électricité à la région industrielle de la Ruhr en Allemagne. Le plan reçut le nom de code Opération *Chastise* et fut exécuté le 17 mai 1943. L'escadron dut développer la tactique nécessaire pour déployer la « *bombe rebondissante* » de Barnes Wallis et entreprit une partie de son entraînement au-dessus des barrages de la haute vallée de Derwent dans le Derbyshire, car les tours sur les murs du barrage étaient similaires à celles que l'on trouve sur certains barrages cibles en Allemagne.

L'insigne de l'escadron, approuvé par le roi George VI, représente la rupture d'un barrage en commémoration de *Chastise*. La devise choisie par l'escadron était « *Après moi, le déluge* », un double sens humoristique sur un célèbre dicton de Madame de Pompadour au roi Louis XV, fait sur la perte à la bataille de Rossbach par les Français. Le premier commandant du 617<sup>e</sup> Escadron, Guy Gibson, a reçu la *Victoria Cross* pour sa participation dans le raid « *Dam Buster* » (16-17 mai 1943)

Après le raid, Gibson a été retiré du vol (en raison du nombre élevé de raids auxquels il avait participé) et a entrepris une tournée publicitaire. Le commandant d'escadre George Holden est devenu commandant en juillet, mais il a été abattu et tué lors de sa quatrième mission, l'opération *Garlic* en septembre 1943, lors d'une attaque sur le canal Dortmund-Ems ; il avait quatre membres de l'équipage de Gibson avec lui. HB « Mick » Martin a pris le commandement temporairement, avant que Leonard Cheshire ne prenne le relais en tant que commandant. Cheshire a développé et a personnellement participé aux techniques spéciales de marquage de cible requises, qui allaient bien au-delà de la précision fournie par les unités *Pathfinder* standard - à la fin, il marquait les cibles d'un chasseur Mustang. Il a également reçu le VC.

Le 15 juillet 1943, 12 avions de l'escadron décollent de Scampton pour attaquer des cibles dans le nord de l'Italie. Tous les avions ont attaqué et se sont rendus en Afrique du Nord sans perte. Les cibles étaient les centrales électriques de San Polo d'Enza et d'Arquata Scrivia ; on espérait que les attaques retarderaient les troupes allemandes qui descendaient en Italie sur le système ferroviaire électrifié pour soutenir le front italien. L'opération rencontra peu d'opposition mais les cibles furent masquées par la brume de la vallée et ne furent pas détruites. Les 12 équipages sont rentrés à Scampton le 25 juillet depuis l'Afrique du Nord après avoir bombardé les quais de Livourne lors du voyage de retour. Le raid sur les quais de Livourne n'a pas été un grand succès, en raison de la brume enveloppant la cible. Le 29 juillet 1943, neuf avions décollèrent de Scampton pour larguer des tracts sur Milan, Bologne, Gênes et Turin en Italie. Tous les avions ont terminé la mission et ont atterri en toute sécurité à Blida,

en Afrique du Nord.

Le gouvernement britannique envisagea d'utiliser le 617<sup>e</sup> Escadron pour cibler le dirigeant italien Mussolini en juillet ou août 1943. Les Britanniques pensaient que si Mussolini était tué, cela pourrait sortir l'Italie de la guerre. Il s'agirait d'un vol effectué à très basse altitude avec pour objectif le siège et la résidence de Mussolini à Rome. Aucune de ces cibles ne se trouvait à moins de 1 500 mètres du Vatican, que les Alliés avaient promis de ne pas endommager. Cependant, deux semaines après que le plan ait été suggéré, Mussolini fut évincé par ses opposants et remplacé par Pietro Badoglio, conduisant à un armistice avec les Alliés en septembre.

Pendant le reste de la guerre, l'escadron a continué à jouer un rôle de spécialiste et de bombardement de précision, y compris l'utilisation des énormes bombes sismiques pénétrantes dans le sol « *Tallboy* » et « *Grand Slam* », sur des cibles telles que des abris en béton pour sous-marins et des ponts. Plusieurs tentatives infructueuses ont été faites sur le canal Dortmund-Ems en 1943 (Opération *Garlic*) ; il fut finalement violé avec les *Tallboys* en septembre 1944.

En mars 1945, l'escadron utilisa pour la première fois la bombe Grand Slam contre le viaduc de Bielefeld, le détruisant. Le viaduc avait résisté à 54 attaques précédentes sans être définitivement neutralisé.

Les compétences de l'escadron en matière de vol de précision furent également utilisées lors de l'invasion de la Normandie, dans le cadre d'un effort massif visant à tromper les Allemands quant à l'emplacement réel de l'invasion alliée. Dès la nuit précédant le débarquement, l'escadron a largué de fines bandes de papier d'aluminium (appelées *Window*) sur les eaux au large du Cap d'Antifer, à environ 80 km du véritable débarquement. Les bandes ont été larguées en grand nombre, selon des motifs soigneusement chorégraphiés, pendant de nombreuses heures, pour créer sur le radar allemand l'illusion d'une immense flotte navale en approche, même si les navires étaient inexistantes. L'escadron a pratiqué cette technique au château de Tantallon en Écosse, en utilisant les radars allemands capturés de Würzburg, Freya et Seetakt.

Une série d'attaques particulièrement notables provoqua la neutralisation et le naufrage du *Tirpitz*, un important cuirassé allemand qui avait été déplacé dans un fjord du nord de la Norvège où il menaçait les convois arctiques et se trouvait trop au nord pour être attaqué par voie aérienne depuis le Royaume-Uni. Il avait déjà été endommagé par une attaque de sous-marins miniatures de la *Royal Navy* et une série d'attaques d'avions embarqués de la *Fleet Air Arm*, mais les deux attaques n'avaient pas réussi à le couler. La tâche a été confiée aux escadrons n° IX et n° 617 ; ils ont été déployés à Yagodnik, près d'Archangel, une base de transit en Russie pour attaquer *Tirpitz* avec des bombes Tallboy. Le 15 septembre 1944, les bombardiers de la RAF heurtèrent le cuirassé au niveau du gaillard d'avant, ce qui le rendit inapte à la navigation. Il fut donc envoyé dans le fjord de Tromsø où des réparations temporaires furent effectuées afin qu'il soit ancré comme batterie flottante. Ce fjord était à portée des bombardiers opérant depuis l'Écosse et de là, en octobre, il fut de nouveau attaqué, mais la couverture nuageuse contrecarra l'attaque. Finalement le 12 novembre 1944, les deux escadrons attaquent *Tirpitz*. Les premières bombes manquèrent leur cible, mais les avions

suivants marquèrent deux coups directs coup sur coup. Moins de dix minutes après que la première bombe a frappé le *Tirpitz*, il a subi une explosion de chargeur au niveau de sa tourelle « C » et a chaviré, tuant 1 000 de ses 1 700 membres d'équipage. Les trois attaques de la RAF sur *Tirpitz* étaient dirigées par le commandant d'escadre JB « Willy » Tait, qui avait succédé à Cheshire en tant que commandant du 617<sup>e</sup> Escadron en juillet 1944. Parmi les pilotes participant aux raids se trouvait le lieutenant d'aviation John Leavitt, un Américain qui pilotait l'un des 31 Lancaster. L'avion de Leavitt a largué l'une des bombes qui ont touché le point mort de *Tirpitz*. Bien que les deux escadrons prétendent que ce sont leurs bombes qui ont réellement coulé le *Tirpitz*, c'est la bombe *Tallboy*, larguée depuis un Lancaster WS-Y ( LM220 ) du IX<sup>e</sup> Escadron piloté par le lieutenant d'aviation Dougie Tweddle, qui est attribuée au naufrage du navire de guerre. Le F/O Tweddle a reçu la *Distinguished Flying Cross* pour sa part dans les opérations contre *Tirpitz*.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'escadron a effectué 1 599 sorties opérationnelles avec la perte de 32 avions.



**21 mars 1943 : mort en service de l'aviatrice américaine Cornelia Fort.**

**Cornelia Clark Fort (née le 5 février 1919 - morte le 21 mars 1943) est une aviatrice américaine. Elle est la deuxième femme à avoir intégré le *Women Airforce Service Pilots (WASP)* et la première à être morte en service.**



Alors qu'elle travaille comme pilote civil à Pearl Harbor, Cornelia Fort devient par accident l'un des premiers

témoins de l'attaque du site par le Japon. En effet, le 7 décembre 1941, elle est instructeur dans un *Interstate S-1 Cadet* et enseigne les manœuvres de décollage et d'atterrissage à un étudiant. Elle fait partie de l'un des rares avions américains qui sont dans les airs près du port à ce moment.

Fort remarque un avion militaire volant directement dans leur direction et aurait repris les commandes de son élève pour éviter la collision. C'est alors qu'elle vit l'insigne du soleil levant sur les ailes. Elle réussit à atterrir sur l'aéroport civil John Rodgers et à se mettre à couvert avec son élève du mitraillage de l'ennemi, tandis que le gérant de l'aéroport était tué et que deux autres avions civils ne sont pas revenus.

De retour sur le continent au début de 1942, Fort réalise un court métrage faisant la promotion des obligations de guerre. Plus tard dans l'année, Nancy Love la recrute dans la toute nouvelle *Women's Auxiliary Ferrying Squadron* (WAFS, qui deviendra par la suite WASP). Fort est la deuxième femme acceptée dans cette escadre.

Basée à Long Beach (Californie), Cornelia Fort devient la première victime de l'escadre le 21 mars 1943 alors qu'un autre avion entre en collision avec l'aile droite de son *Vultee BT-13 Valiant* à 10 milles (16,09344 km) de Merkel (Texas).

À sa mort, Fort est l'une des pilotes les plus accomplies du WAFS. Son épitaphe indique : « *Tuée en service pour son pays* ».

### **21 mars 1945 : première utilisation opérationnelle de l'engin suicide japonais Yokosuka MXY-7 Ohka.**

**Le Yokosuka MXY-7 Ohka est un engin suicide utilisé par le Japon à la fin de la Seconde Guerre mondiale contre les États-Unis. Il s'agit d'un planeur monoplace conçu pour les opérations kamikaze, bombe volante destiné à remplacer les Mitsubishi A6M. Il pèse au total environ 2 140 kg et est armé d'une ogive de 1 200 kg d'ammonal située à la tête de l'appareil. Les marins américains ont surnommé ces bombes volantes « baka » (du japonais : « *stupide* »).**

\*\*\*

L'Ohka, accéléré par des fusées, est plus une torpille qu'un avion et doit être transporté par un bombardier (généralement un Mitsubishi G4M transformé) puis largué. Il est largué à 30 km de son objectif, à 7 000 mètres d'altitude pour atteindre sa cible avec une vitesse finale de 1 000 km/h environ. À la différence d'une torpille ou d'un missile, l'Ohka n'est pas radioguidé, et c'est pourquoi il nécessite d'être dirigé par un pilote ; mais ce type d'engins était parfois plus meurtrier pour les pilotes japonais que pour les marins de l'*US Navy*. Avec une charge explosive de 1 200 kg, cet avion fusée qui dépassait les 900 km/h souffrait en effet d'un manque de maniabilité qui limitait son efficacité.

L'Ohka Type 11 est le seul qui ait été opérationnel. Les autres types en sont restés à l'état de

prototypes.

Le premier prototype (MXY-8) connut de nombreux contretemps et la première mise en service date de mars 1945.

**Le 21 mars 1945, la première attaque était composée de 16 bombardiers Mitsubishi G4M Betty escortés par 55 Mitsubishi A6M Zero dont la moitié durent faire demi-tour à cause de défaillances mécaniques.** Ce premier assaut visait la Task Force 38 mais l'escorte, trop légère, ne protégea pas suffisamment le raid, qui fut entièrement anéanti par 50 F6F Hellcat venus l'intercepter. Cette attaque fut filmée par les ciné-mitrailleuses des assaillants qui montrèrent nettement les Ohka encore accrochés aux *Betty*. 160 personnes périrent, aucun navire américain ne fut touché (l'interception eut lieu à 113 km du convoi américain).

Le 1<sup>er</sup> avril 1945, six *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa. Au moins un Ohka toucha une cible, un canon de 406 mm de l'USS *West Virginia*, causant au navire des dommages modérés. L'USS *Alpine*, l'USS *Achernar* furent également endommagés par des attaques kamikazes, sans qu'il soit possible de dire s'ils avaient été touchés par des Ohka. Aucun bombardier *Betty* ne survécut à l'attaque.

Le 12 avril 1945, neuf *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa. L'USS *Mannert L. Abele* fut touché et se fendit en deux avant de sombrer avec 73 marins. L'USS *Jeffers* détruisit un Ohka grâce à ses canons anti-aériens à 45 mètres de distance mais l'explosion de l'avion resta suffisamment puissante pour causer d'importants dégâts au navire qui se retrouva contraint de se retirer de la bataille. L'USS *Stanly* fut attaqué par deux Ohka. Il fut sérieusement endommagé mais ne déplora que trois blessés. Un seul *Betty* rentra à sa base.

Le 14 avril 1945, sept *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa. Aucun *Betty* ne rentra et aucun Ohka ne fut lancé.

Le 16 avril 1945, six *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa. Deux *Betty* rentrèrent mais aucun Ohka ne causa de dommages.

Le 28 avril 1945, quatre *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa de nuit. Un seul *Betty* rentra et aucun Ohka ne causa de dommages.

Le 4 mai 1945, sept *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa. Le chasseur de mines USS *Shea* fut touché par un Ohka. Il fut sérieusement endommagé et on déplora 35 morts et 91 blessés. Le chasseur de mines USS *Gayety* fut lui légèrement touché par l'explosion d'un Ohka juste à côté de lui et ne compta que trois blessés. Un seul *Betty* rentra.

Le 11 mai 1945, quatre *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa. Le destroyer USS *Hugh W. Hadley* fut harcelé par les japonais. Il abattit 23 avions (un record en une seule bataille), mais lors de la dernière vague de dix, il fut touché par un Ohka, deux autres kamikazes et une bombe. Il fut tellement endommagé qu'il ne sera pas remis en service et déplora 30 morts et 68 blessés.

Le 25 mai 1945, onze *Betty* attaquèrent la flotte américaine à Okinawa, mais le mauvais temps obligea la plupart à rebrousser chemin. Aucun dommage ne fut enregistré.

Le 22 juin 1945, six *Betty* attaquèrent la flotte américaine. Deux *Betty* rentrèrent mais aucun *Ohka* ne causa de dommages.

55 pilotes d'*Ohka* furent tués mais aussi 365 membres d'équipage des *Betty*, sans compter les membres des escortes. Ils coulèrent un destroyer et endommagèrent deux destroyers et trois chasseurs de mines, tuant plus de 130 marins et en blessant plus de 160.

Les analyses américaines juste après-guerre concluent à un impact négligeable, avec aucun navire d'importance touché à la suite des très efficaces mesures défensives mises en place, notamment l'interception des avions porteurs.



**21 mars 1945 : opération CARTHAGE.**

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

### 21 mars 1995 : premier vol de l'hélicoptère russe Kamov Ka-32A2.

Version policière utilisée par la milice de Moscou, premier vol le 21 mars 1995. Sièges pour 11 passagers, dont 2 peuvent utiliser des armes montées sur pivot côté porte arrière bâbord et lunette arrière tribord.

Réservoirs de carburant remplis de mousse de polyuréthane pour éviter toute explosion après un dommage ou un incendie. Equipé pour descendre en rappel des deux côtés de la cabine.

Palan hydraulique ; deux ensembles de haut-parleurs ; Projecteur L-2AG sous le nez. Poids maximum : 12,7 tonnes.

