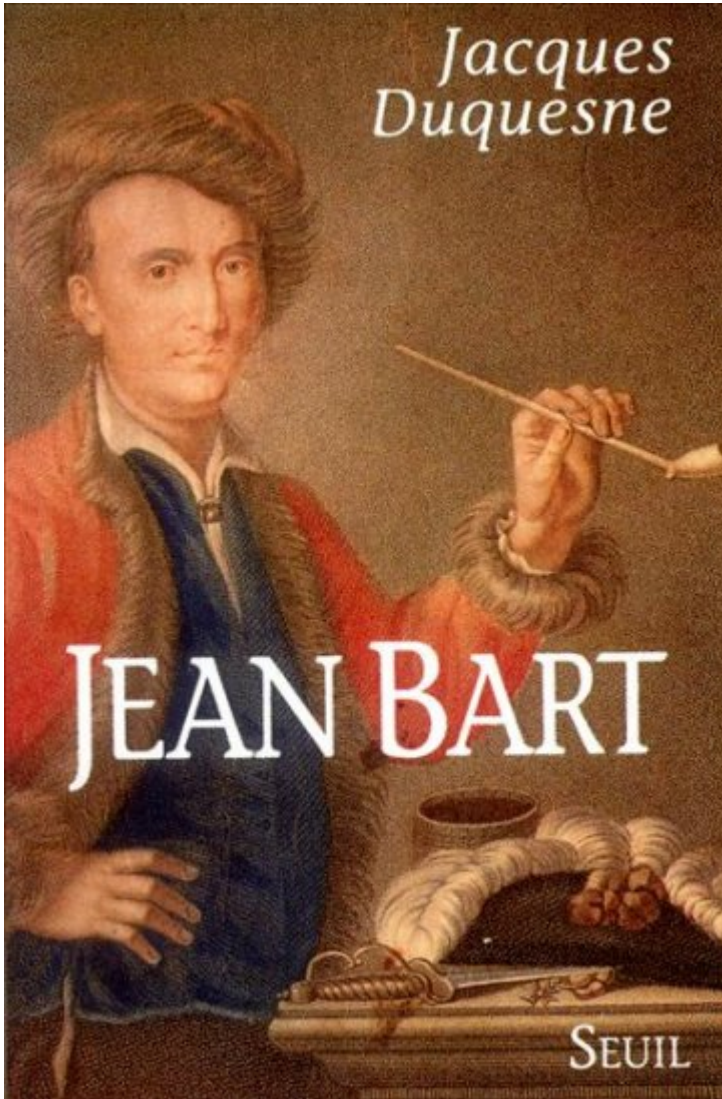


21 octobre 1650 : naissance de Jean Bart (Dunkerque).

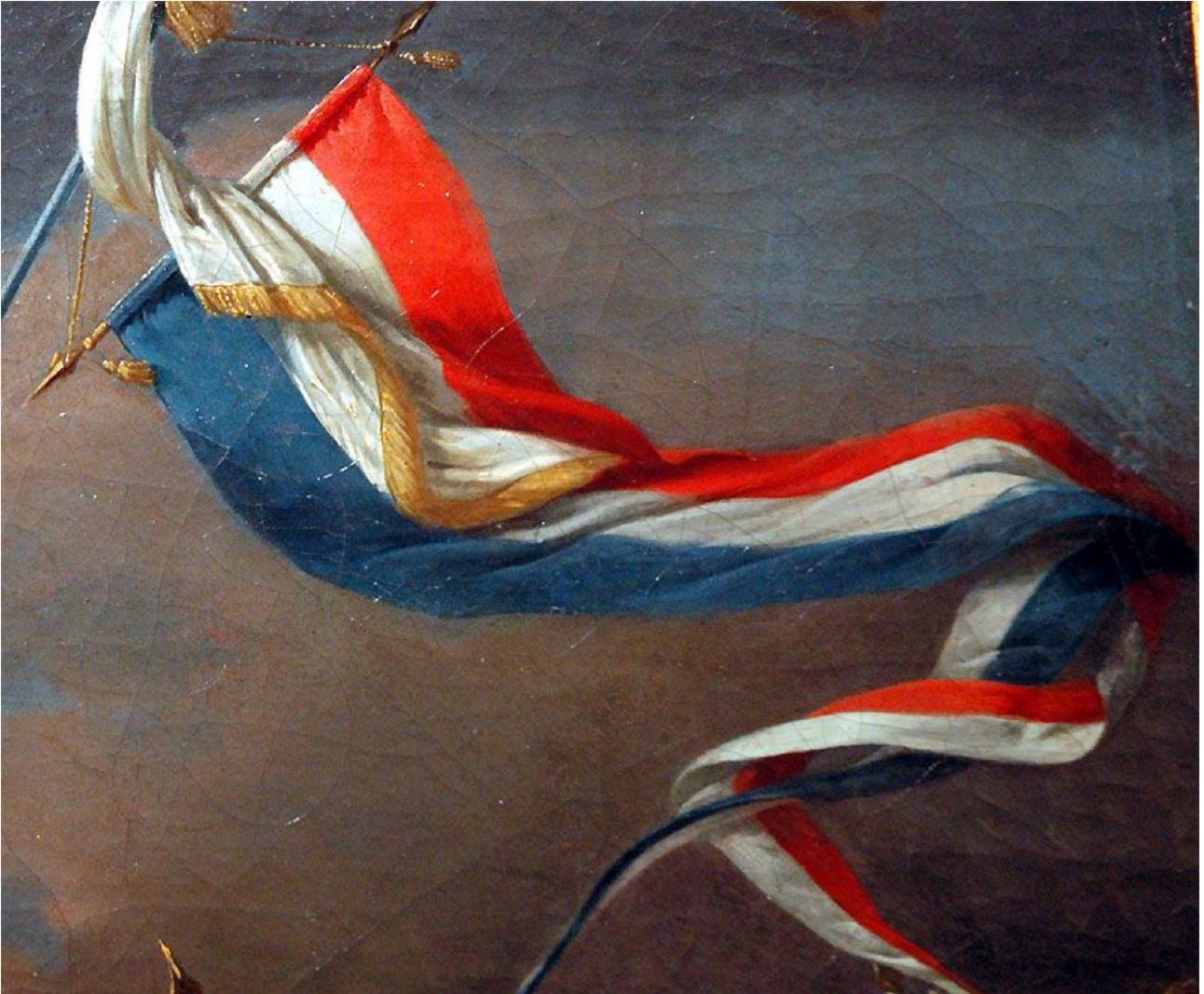


Il commence à naviguer à quinze ans sous les ordres de Michiel de Ruyter et participe en 1667 au raid hollandais sur la Tamise. Pendant la guerre de Hollande, il est corsaire pour le compte de la France et accumule les prises (plus de cinquante entre 1674 et 1678). Admis dans la Marine royale avec le grade de lieutenant de vaisseau en janvier 1679, il croise en Méditerranée contre les Barbaresques et est promu capitaine de frégate en août 1686. En 1689, il est chargé, en compagnie de Claude de Forbin de conduire un convoi de Dunkerque à Brest, il est fait prisonnier par les Anglais, s'évade et revient à Saint-Malo en traversant la Manche à la rame. Promu capitaine de vaisseau en juin 1689, il met au point une tactique de guerre fondée sur l'utilisation de divisions de frégates rapides et maniables, sorte de « *préfiguration des meutes de sous-marins de la Seconde Guerre mondiale* ».

En 1690, il commande *L'Alcyon* à la bataille du cap Béveziers, puis il escorte les convois en mer du Nord après avoir brisé le blocus imposé à Dunkerque. En 1692, il détruit une flottille de 80 navires de pêche hollandais. Son exploit, sans doute le plus célèbre, qui lui vaut des lettres de noblesse, est la reprise sur les Hollandais devant le Texel d'un énorme convoi de 110 navires chargés de blé que la France avait acheté à la Norvège (juin 1694). En juin 1696, il livre sur le Dogger Bank un violent combat à une escadre hollandaise, détruisant plus de 80 navires, et rentre à Dunkerque en déjouant la surveillance anglaise. Promu chef d'escadre en avril 1697, il conduit le prince de Conti en Pologne, puis commande la marine à Dunkerque où il meurt le 27 avril 1702.

**21 octobre 1790 : les trois couleurs remplacent le blanc (Assemblée - Paris).**

Sur proposition de Jacques François de Menou, défendue par Mirabeau, le drapeau blanc est remplacé par le drapeau tricolore et l'on substitue au cri de « *Vive le roi* », celui de « **Vive la Nation, la Loi et le Roi** ».



### 21 octobre 1798 : révolte du Caire (Egypte).

**La révolte du Caire est un épisode de la campagne d'Égypte menée par le général Napoléon Bonaparte. Elle oppose les Français aux Égyptiens. La révolte se déroule le 21 octobre 1798.**

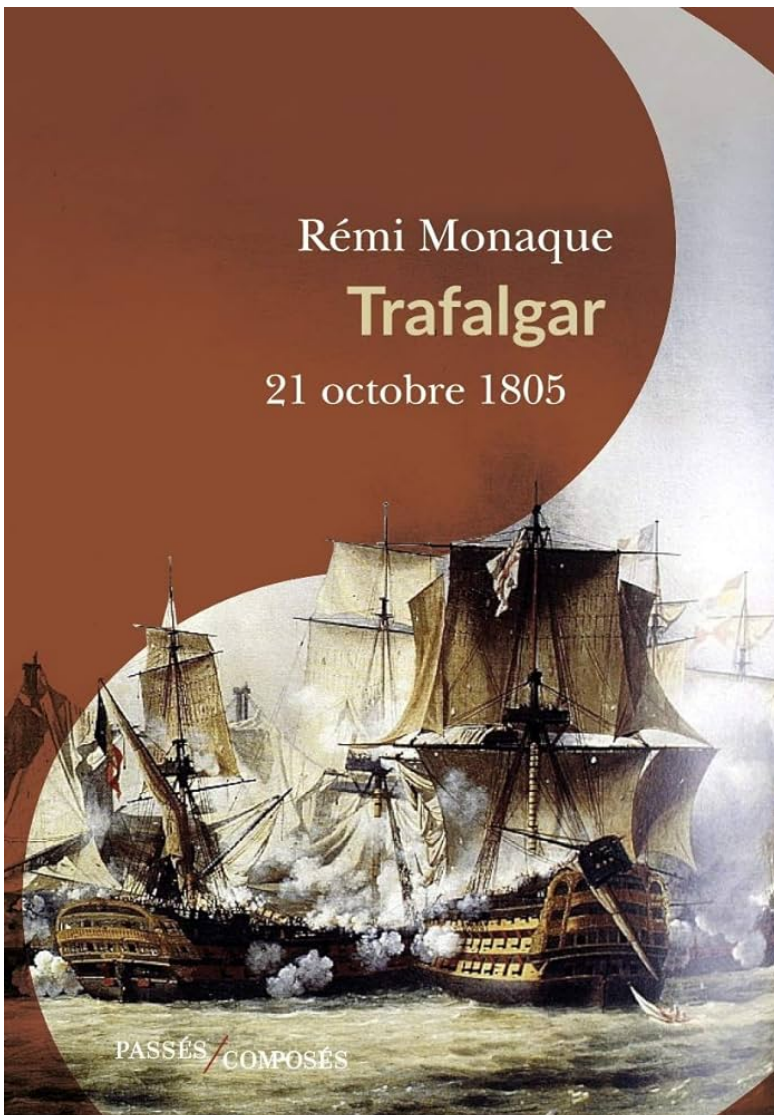
Cette ville est prise par les Français le 5 thermidor an VI, et Bonaparte y établit le siège du gouvernement républicain pendant la campagne d'Égypte. Bonaparte organise le pays et crée un conseil formé d'oulémas et de notables qui tente de mieux répartir l'impôt foncier en exigeant des titres de propriété. Ces dispositions, si étrangères aux usages, provoquent le 21 octobre 1798 (30 vendémiaire) le soulèvement populaire des habitants de la ville, sous le prétexte qu'ils sont trop imposés.

Ayant perdu 800 soldats, dont le général Dupuy ainsi que son aide de camp préféré, le Polonais Joseph Sulkowski, Bonaparte répond le lendemain avec férocité. Les insurgés y sont littéralement écrasés et vaincus après avoir perdu 5 à 6 000 hommes.



??????-???????, ???-???

**21 octobre 1805 : défaite française de Trafalgar (eaux espagnoles).**



**La bataille de Trafalgar est une bataille navale majeure opposant, le 29 vendémiaire an XIV (21 octobre 1805), la flotte franco-espagnole sous les ordres du vice-amiral Villeneuve à la flotte britannique commandée par le *vice admiral* Nelson, au large du Cap de Trafalgar (Espagne), dans l'océan Atlantique.**

Si Nelson y trouve la mort, la victoire des Britanniques est totale, malgré leur infériorité numérique. Les deux tiers des navires franco-espagnols sont détruits, et Napoléon, faute d'une flotte suffisamment importante, remet à plus tard ses projets d'invasion de la Grande-Bretagne ; ils étaient d'ailleurs déjà abandonnés pour cette guerre. Le relèvement partiel de la flotte française après 1805 sera trop tardif pour compromettre l'hégémonie de la Royal Navy. Cette bataille marque aussi une étape importante dans le déclin de l'Empire espagnol en coupant les liaisons entre les colonies espagnoles des Amériques et leur métropole.

Cette victoire décisive de la Troisième Coalition, dans le cadre des guerres napoléoniennes,

conforte également la suprématie britannique sur les mers, qui devient incontestée plus d'un siècle durant. Le 21 octobre est célébré dans tout l'Empire britannique sous le nom de *Trafalgar Day* pendant le XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, avant que cette fête ne tombe dans l'oubli.

### 21 octobre 1870 : première bataille de Buzenval.

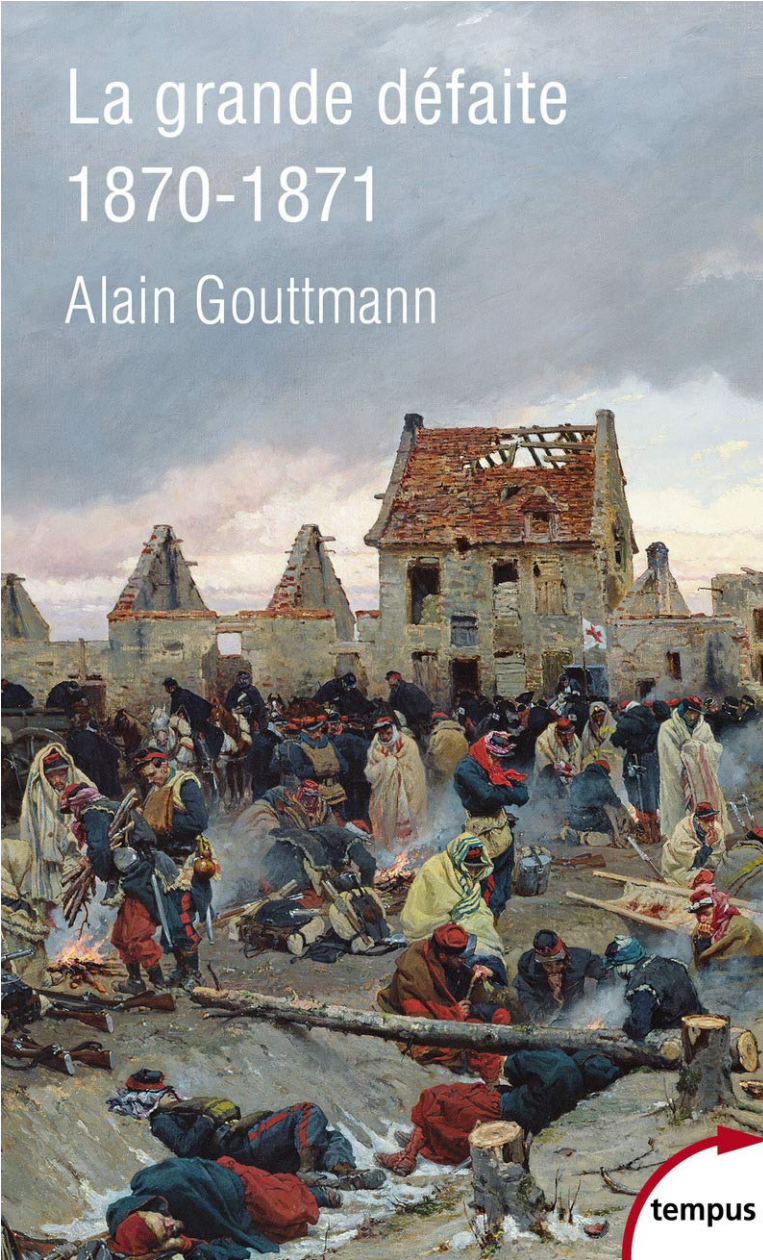
**La première bataille de Buzenval, également appelée bataille de La Malmaison, (commune de Rueil-Malmaison, Hauts-de-Seine) eut lieu le 21 octobre 1870, pendant la guerre franco-prussienne. Les troupes assiégées dans Paris sous les ordres du général Louis Trochu firent une sortie en direction de Versailles et des hauteurs avoisinantes. Les troupes d'attaque françaises, fortes de 10 000 hommes, étaient formées en trois groupes plus les réserves :**

- Le 1<sup>er</sup> groupe, commandé par le général Henri Berthaut fort de 3 400 hommes d'infanterie, 20 bouches à feu et 1 escadron de cavalerie devant opérer entre le chemin de fer de Saint-Germain et la partie supérieure du village de Rueil.
- Le 2<sup>e</sup> groupe, commandé par le général Noël fort de 1 350 hommes d'infanterie et 10 bouches à feu, devant opérer sur la côte sud du parc de la Malmaison et dans le ravin qui descend de l'étang de Saint-Cucufa à Bougival.
- Le 3<sup>e</sup> groupe, commandé par le colonel Cholletou fort de 1 600 hommes d'infanterie, 18 bouches à feu et 1 escadron de cavalerie ; devant prendre position en avant de l'ancien moulin au-dessus de Rueil, et relier et soutenir la colonne de droite et la colonne de gauche.
- Deux fortes réserves étaient disposées,
  - l'une à gauche, sous les ordres du général Martenot, composée de 2 600 hommes d'infanterie et de 18 bouches à feu.
  - l'autre au centre commandée par le général François Paturel, composée de 2 000 hommes d'infanterie, de 28 bouches à feu et de 2 escadrons de cavalerie.

À 13h, l'artillerie française ouvrait son feu sur toute la ligne, le concentrant pendant trois quarts d'heure, sur Buzenval, la Malmaison, la Jonchère et Bougival. Pendant ce temps, les tirailleurs et les têtes de colonne françaises s'approchaient des objectifs à atteindre, c'est-à-dire :

- la Malmaison pour les colonnes Berthaut et Noël.
- Buzenval, pour la colonne Cholletou.

# La grande défaite 1870-1871 Alain Gouttmann



tempus

Après la canonnade, les troupes s'élancent sur les objectifs assignés et arrivent promptement au ravin qui descend de l'étang de Saint Cucufa au chemin de fer américain, en contournant la Malmaison.

La gauche du général Noël dépasse ce ravin et gravit les pentes qui montent à la Jonchère, mais elle est bientôt arrêtée sous un feu violent de mousqueterie partant des bois et des maisons, où l'ennemi était resté embusqué. En même temps, 4 compagnies de zouaves, sous les ordres du commandant Jacquot, se trouvaient acculées dans l'angle que forme le parc de la Malmaison au-dessous de la Jonchère, ont été finalement dégagées par l'intervention du bataillon des mobiles de Seine-et-Marne. Ce bataillon s'est porté résolument sur les pentes qui dominent Saint-Cucufa, sa droite appuyée au parc de la Malmaison, et a ouvert un feu très vif

sur l'ennemi qui a été forcé de reculer, permettant ainsi aux 4 compagnies de zouaves d'entrer dans le parc.

En même temps, les francs-tireurs de la 2<sup>e</sup> division, commandés par le capitaine Faure-Biguet de la colonne Cholletou se précipitaient sur Buzenval, y entraient et se dirigeaient, sous le bois, vers le bord du ravin de Saint-Cucufa.

Vers 17h, la nuit arrivant et le feu ayant cessé partout, le général Ducrot prescrit aux troupes de rentrer dans leurs cantonnements.

Pendant l'opération principale, la colonne du général Martenot faisait une diversion sur la gauche.

Un bataillon s'installait à la ferme de la Fouilleuse, et ses tirailleurs poussaient jusqu'aux crêtes, occupant même pendant un instant la redoute de Montretout et les hauteurs de Garches.

À droite, un régiment de dragon, appuyé d'une batterie à cheval, se portait dans la direction de la Seine, entre Argenteuil et Bezons, et canonnait quelques postes ennemis.

Durant cette sortie, les batteries du commandant Miribel et en particulier la batterie n° 4 du capitaine Nismes, qui était installée près de la porte de Longboyau, a été surprise par des éléments prussiens.

Cet incident fâcheux connu sous le nom de *combat de la porte de Longboyau* ou encore *défense de la porte de Longboyau* se résume en une vive fusillade, où Français et Prussiens se fusillent à bout portant à travers la grille de la porte. Dans ce combat, chez les Français, sont tués le capitaine commandant de la compagnie de soutien, 10 canonniers et 15 chevaux et dans un instant de désordre 2 pièces de 4 sont tombées entre les mains de l'ennemi.

Le général Ducrot transmet, dans son rapport au général Vinoy : « *Le but a été atteint, c'est-à-dire que nous avons enlevé les premières positions de l'ennemi, que nous l'avons forcé à faire entrer en ligne des forces considérables, qui, exposées pendant presque toute l'action au feu de notre artillerie, ont dû éprouver de grandes pertes.* »

Le point de vue des contemporains est nettement plus pessimiste : le succès obtenu ne permet pas de libérer la route de Versailles, faute de troupes suffisantes. L'état-major prussien, prêt à lever son quartier général, n'eut finalement pas à se retirer. Selon le général Ambert, qui mésestime grandement Trochu, l'opération est même totalement contre-productive, puisqu'ayant montré aux Prussiens un point faible dans leur dispositif, et n'ayant pas pu le tenir, les Français permettent à l'armée prussienne de se renforcer à cet endroit.



**21 octobre 1899 : lancement du sous-marin le *Narval* (Cherbourg).**

**Le *Narval* est un navire submersible conçu par Maxime Laubeuf. Il répond à une demande formulée en 1896 pour un sous-marin ayant une autonomie en plongée de 10 milles nautiques à 8 nœuds. Il devait également avoir une distance franchissable de 100 milles nautiques à 12 nœuds et ne pas dépasser 200 tonnes. La Marine avait reçu 19 propositions de conception, le projet révolutionnaire de Laubeuf en fut le grand gagnant (médaille d'or 24/2/1896).**



Maxime Laubeuf (1864-1939).

Alors que les engins militaires sous-marins de cette époque, tel le *Gymnote*, étaient à propulsion électrique seule dépendant d'installations à terre pour recharger leurs batteries, le *Narval* était comme son contemporain américain USS *Holland* capable de naviguer en surface, propulsé par une machine à vapeur au fioul, puis de plonger pour attaquer sous propulsion électrique et de revenir à sa base. Le *Narval* est à l'origine de l'architecture générale du sous-marin militaire moderne, avec la propulsion à l'arrière, les batteries dans les

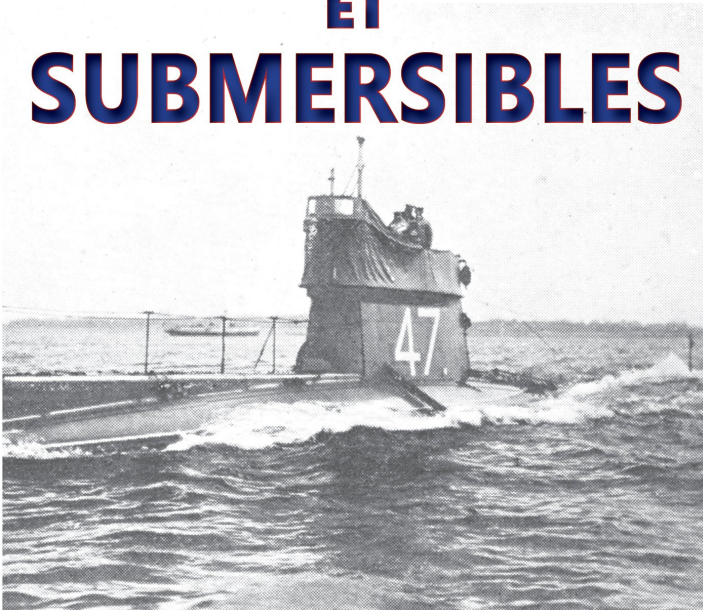
fonds, l'armement en torpilles, le poste de commandement au centre sous le massif doté d'un périscope (le premier sous-marin à en être équipé) et les ballasts à l'extérieur de la coque épaisse. Il est le premier sous-marin français à disposer d'une double coque, la coque intérieure en forme de cigare, solidement construite, contenait tous les équipements vitaux et la coque extérieure en tôle mince avait les lignes d'un torpilleur.

Conçu dans le cadre du concours de 1896 lancé par Édouard Lockoy ministre de la marine. L'ingénieur Maxime Laubeuf va lancer un projet de submersible inspiré par l'amiral Baudry Lacantinerie, ancien commandant du *Gymnote* : « *Un sous-marin ne sera pas perpétuellement en plongée; pour se rendre au loin, attaquer les rades ennemies, il devra pouvoir naviguer en surface. [...] Il devra tenir la mer aussi bien que nos torpilleurs et avoir la même distance franchissable.* »

45 personnes participent au concours dont 36 étrangères à la Marine. Stéphane Drzewiecki fait partie des concurrents ; 6 projets de sous-marins complets sont retenus par le Conseil des travaux de la Marine et finalement deux sont retenus pour les performances qu'ils annoncent en matière d'autonomie et de propulsion ; celui de l'ingénieur Laubeuf et celui de Drzewiecki. Les archives de la Marine conservent le mémoire manuscrit rédigé par celui qui se présente comme un ingénieur russe et qui rappelle qu'il a déjà construit des sous-marins lance-torpilles en Russie et que son système de lance-torpille équipe déjà le sous-marin français « *Le Surcouf* » : Il s'agit d'un torpilleur armé de lance-torpilles qu'il a fait breveter en 1892, naviguant en surface et pouvant rester en plongée pendant 3 heures. Sa vitesse pouvait atteindre 10 nœuds. Le torpilleur était autonome en plongée avec une force motrice fournie par des accumulateurs ; il était équipé d'une double coque d'acier calculée pour résister à des pressions de 30 mètres de profondeur, d'un moteur à vapeur pour la navigation en surface (une turbine Laval 300 CV) et d'un moteur électrique en plongée de 150 CV. La force motrice était communiquée à une hélice à 12 ailes réversibles. Le submersible disposait d'un réservoir d'air comprimé de 15 m<sup>3</sup> à 80 atmosphères.

**Maxime LAUBEUF**

# SOUS-MARINS ET SUBMERSIBLES



Préface de l'amiral **Jean-Louis VICHOT**

## *Десорман*

Les résultats du concours sont proclamés en juin 1897. Parmi les personnes étrangères à la Marine, Drzewiecki est classé second pour son projet d'unité de 120 tonnes pour 12 hommes correspondant à son 5<sup>e</sup> prototype de sous-marin proposé à la marine russe. Il reçoit une prime de 5 000 francs-or (il n'y eut aucun premier prix pour cette catégorie). Dans la catégorie des officiers, Maxime Laubeuf est classé premier et reçoit la médaille d'or du concours pour son submersible à double coque et double propulsion (alors un concept révolutionnaire). Ce submersible primé de Laubeuf devait équiper la marine nationale dès l'année suivante.

Pour la conception du Narval, Maxime Laubeuf va s'éloigner de la vision du sous-marin réduit au rôle d'arme de défense à courte portée, pour en faire une arme offensive. Pour cela, il va abandonner le tout électrique ; il garde le moteur électrique pour la plongée mais rajoute une machine à vapeur chauffée au pétrole pour naviguer en surface. Pour les lignes d'eau du submersible, il va s'inspirer des torpilleurs de défense mobile type « torpilleur 126 » qui avaient une excellente réputation. Avec ce choix, Maxime Laubeuf fait l'inverse de ce qui a été fait jusqu'alors : au lieu de partir du sous-marin électrique et d'essayer d'en améliorer les performances, il prend pour base un navire de surface qui a fait ses preuves et le rend capable

de plonger ; il lance ainsi le concept de « *torpilleur submersible* », terme qui sera raccourci en « *submersible* ».

Avec les ballasts situés entre les deux coques, cela donnait au navire un coefficient de flottabilité de 42 pour cent, contre 2 à 3 pour cent pour le sous-marin purement électrique. Cette solution était non seulement révolutionnaire mais faisait époque dans la mesure où elle ouvrait la voie à faire du sous-marin un véritable navire de guerre. Avec son kiosque fixe, s'élevant du centre de la surface supérieure plate de la coque, l'apparence du *Narval* (hormis sa cheminée !) était le précurseur de tous les sous-marins qui devaient suivre.

L'ordre de mise en chantier date du 1<sup>er</sup> juin 1898. La construction commence à Cherbourg le 23 novembre 1898, mis à flot le 21 octobre 1899, il entre en service le 26 juin 1900. Au début, il fallait jusqu'à 21 minutes pour refroidir la chaudière et arrêter la vapeur avant de plonger, mais ce temps a ensuite été réduit à 12 minutes. Sous tous les autres aspects, ses essais, qui ont eu lieu au cours des années 1900, se sont avérés un succès complet.

Le 23 mai 1901, il effectue des raids de 48 heures entre Cherbourg et Brest, le 13 juin 1901, il reste 12 heures d'affilée en plongée, et effectue le premier exercice d'attaque de nuit sur le *Henri IV* mouillé en rade de Cherbourg. Le 29 mars 1903, il aborde et coule accidentellement le remorqueur *Navette* à Cherbourg.

Le *Narval* fut équipé de 4 lance-torpilles extérieures de type Drzewiecki, 2 de chaque côté. Pour lancer une des quatre Torpille Whitehead modèle 1892, un bras se déploie puis ses colliers sont largués au démarrage du moteur à air comprimé.

Même s'il n'était pas parfait, souffrant de problèmes de fragilité au niveau des barres de plongée et trop sensible à l'avant ainsi qu'une habitabilité très spartiate, le *Narval* fut dès le début un navire innovant qui a permis au sous-marin de sortir de son rôle de chien de garde des ports militaires et commerciaux et de devenir une nouvelle arme qui allait montrer son efficacité durant les deux guerres mondiales. Rayé des listes le 27 janvier 1909, le *Narval* est condamné le 9 mars 1909, sa coque est conservée comme citerne à pétrole à Cherbourg. Le 2 juin 1920, elle est vendue pour démolition à M. Lagrange de Cherbourg pour 2019 francs.

Quatre submersibles de la Classe Sirène (1901) dérivés du « *Narval* » d'un tonnage plus élevé (157 tonneaux en surface) sont mis en chantier en 1901 mais d'une plus faible flottabilité (26 % au lieu de 42 %) ; ils disposent d'une double coque partielle sur les parties latérales et sur le haut une passerelle légèrement surélevée. En 1902, ils sont équipés d'un moteur Diesel.

Puis ce sont 18 submersibles de Classe *Pluviôse* basés sur le type *Sirène*, agrandi (398 tonnes en surface) pour de meilleures conditions de vie de l'équipage, plus puissants pour une plus grande vitesse, à double propulsion vapeur et électricité qui sont mis en construction en 1904 et lancés à partir de 1907.



**21 octobre 1967 : marche sur le Pentagone (Washington).**

**Le 21 octobre 1967, le *Comité de Mobilisation national pour Finir la Guerre au Viêt-Nam* organise un grand rassemblement sur Washington D.C. : des milliers de manifestants se réunissent devant le Pentagone pour protester contre la guerre du Viêt Nam.**

La marche débute à l'ouest du Potomac, le parc près du mémorial de Lincoln, pour se diriger vers le Pentagone où le rassemblement se tint sur le parking. Les militants adoptent une attitude de résistance non-violente.

Environ 100 000 personnes sont présentes à la première marche ; 800 personnes sont arrêtées pour « *résistance passive* ».

C'est à cette occasion que le Français Marc Riboud prend la photo *La fille à la fleur* qui devient par la suite une icône de la protestation américaine contre la guerre au Vietnam.



**21 octobre 1998 : la 174<sup>e</sup> promotion de l'ENSOA porte le nom de SCH Jean Jestin, compagnon de la Libération.**

Jean-Louis Jestin est né le 30 avril 1920 à Saint-Pierre Quilbignon dans le Finistère dans une famille d'agriculteurs.

Titulaire du certificat d'études, il aide ses parents à la ferme.

Trop jeune pour être mobilisé, il est un des premiers à répondre à l'appel du général de Gaulle et, dès le 19 juin 1940, quitte sa Bretagne natale en embarquant au Conquet sur un bateau qui gagne l'Angleterre.



Engagé dans les Forces françaises libres, il fait ses classes en Grande-Bretagne de juillet 1940 à mars 1941 au Bataillon de Chasseurs de Camberley.

Muté en AEF il débarque au Cameroun en juin 1941 et est affecté au Bataillon de Marche n° 5 (BM 5) alors en formation au camp d'Ornano. Nommé sergent, il est affecté à la 3e Compagnie qu'il contribue à entraîner.

A l'été 1942, le BM 5 intègre la 2<sup>e</sup> Brigade française libre et se voit chargé pendant trois mois de tenir des positions défensives à proximité du delta du Nil. Fin octobre, le sergent Jestin et son bataillon reçoivent le baptême du feu lors de la bataille d'El Alamein en Egypte. Blessé le 2 novembre 1942 par une mine antipersonnelle alors qu'il rentre d'une patrouille, il perd un œil.

Hospitalisé à Beyrouth, il refuse d'être réformé et, à peine convalescent, rejoint son unité pour

participer aux dernières opérations de la campagne de Tunisie et combat à Takrouna.

Jean-Louis Jestin prend part à la campagne d'Italie avec le BM 5 et, alors qu'il est blessé de nouveau, à l'épaule par la projection d'une pierre lors de l'attaque du 20 mai 1944 au Monte Morrone, il continue de remplir ses fonctions et à maintenir en bon ordre, malgré son handicap, deux groupes de sa section sous le feu de l'artillerie ennemie. Son chef de section ayant été blessé et évacué, il le remplace jusqu'à la fin de la campagne alors qu'il se distingue de nouveau dans les combats du Tivoli et de Bolsena en juin 1944.

Le sergent-chef Jestin débarque en Provence le 16 août 1944 avec la 1<sup>re</sup> Division française libre. Il se comporte magnifiquement au cours des engagements du Mesclan et du Mont Redon. Le 22 août, il est chargé de conduire la progression de son groupe en avant-garde sur l'axe La Crau - Le Touar près de La Garde. Au cours de la dernière phase de ces opérations, il est atteint par deux balles, à l'attaque de la cote 76,3.

Il décède des suites de ses blessures, le 23 août 1944. Il est inhumé au cimetière de Saint-Pierre Quilbignon à Brest.

- **Chevalier de la Légion d'Honneur**
- **[Compagnon de la Libération - décret du 20 novembre 1944](#)**
- **Croix de Guerre 39/45 (2 citations)**
- **Médaille de la Résistance**
- **Médaille des Blessés**
- **Médaille Coloniale avec agrafe « Libye »**
- **Médaille des Services Volontaires dans la France Libre**