

25 février 1156 : révolte musulmane à Sfax (Tunisie) contre la domination normande du royaume de Sicile. Les Chrétiens sont massacrés.

Omar ibn Abû al-Hasan est un administrateur et chef militaire qui a été, sous le règne du roi Guillaume 1^{er} de Sicile, le gouverneur de Sfax au sud de l'actuelle Tunisie, possession sicilo-normande à partir de 1148. Il devient ensuite l'un des chefs de la révolte musulmane contre la domination sicilienne en Afrique du Nord (1156-1160).

Gouverneur de Sfax pour le compte des Normands, Omar est le fils du cheikh Abû al-Hasan Al Feriani, capturé et emmené comme otage à Palerme, capitale du royaume de Sicile, lors de la conquête normande. En 1155 ou 1156, Abû al-Hasan écrit secrètement à son fils pour l'informer de la situation du royaume sicilien, divisé et affaibli par les incessantes révoltes des barons hostiles au roi Guillaume, et l'invite à organiser la révolte contre les chrétiens et à s'affranchir de la domination étrangère, sans se préoccuper du sort qui serait réservé à lui-même.

Omar sonne le début de la révolte et, le 25 février 1156, tous les chrétiens de Sfax sont massacrés. Selon l'historien Ibn Khaldoun, l'insurrection aurait eu pour cause la mauvaise administration des Normands qui auraient pressuré outre mesure la population musulmane. Pour l'historien Ferdinand Chalandon, il est possible qu'il en ait été ainsi, mais ce sont surtout les divergences religieuses qui paraissent avoir fait éclater la rébellion.

Lorsque le roi Guillaume de Sicile est mis au courant de la situation, il envoie une ambassade à Omar, le menaçant de tuer son père. Omar, pour montrer sa détermination, ordonne selon Ibn Khaldoun de faire célébrer en grande pompe les funérailles de son père toujours vivant. Devant le refus du gouverneur rebelle de se soumettre, Guillaume de Sicile fait exécuter Abû al-Hasan tandis qu'Omar propage la rébellion : Djerba, les Kerkennah, Gabès et la cité de Tripoli (actuelle Libye) se révoltent à leur tour. À Tripoli, tous les chevaliers normands sont faits prisonniers et un certain Abu Yahya ibn Matrouh prend la tête du gouvernement de la cité. Omar soulève Az Zawiyah puis, avec l'aide de tribus arabes, assiège Mahdia. La ville, bien fortifiée par les Normands et ravitaillée en vivres et en renforts par vingt vaisseaux envoyés de Sicile, résiste aux troupes d'Omar qui, abandonnées par les tribus arabes corrompues par les Normands, subissent une grave défaite en 1157 face aux troupes normandes (composées également de musulmans de Sicile). Il disparaît de l'histoire à ce moment, peut-être tué au combat.

Le 11 janvier 1160, après plusieurs mois de siège, Mahdia tombe définitivement aux mains de l'émir almohade Abd al-Mumin qui poursuit la lutte contre le royaume de Sicile : c'en est fini de la présence sicilo-normande en Afrique du Nord.

25 février 1429 : Jeanne d'Arc reconnaît le roi de France Charles VII à Chinon.

Charles VII, dit « **le Victorieux** » ou « **le Bien Servi** », né à l'hôtel Saint-Pol à Paris le 22 février 1403 et mort au château de Mehun-sur-Yèvre, résidence royale située à Mehun-sur-Yèvre, entre Bourges et Vierzon, le 22 juillet 1461, est roi de France de 1422 à 1461. Il est le cinquième roi de la branche dite de Valois de la dynastie capétienne.



est le fils

de Charles VI et d'Isabeau de Bavière. Roi indissociable de l'épopée de Jeanne d'Arc, il réussit, au cours d'un long règne de près de quarante ans, presque aussi long que celui de son père et prédécesseur sur le trône (1380-1422), à renverser une situation compromise.

En 1418, le dauphin Charles, comte de Ponthieu, échappe à la capture lors de la prise du pouvoir par les Bourguignons à Paris. Il se réfugie à Bourges où il se proclame lui-même régent du royaume de France, eu égard à l'indisponibilité de son père atteint de folie, resté à Paris et tombé au pouvoir de Jean sans Peur, duc de Bourgogne.

Le traité de Troyes (1420) déshérite le dauphin du royaume de France au profit de la dynastie anglaise des Lancastre, rameau cadet des Plantagenêts. Le dauphin Charles de Ponthieu, seul héritier légitime du trône, réfute ce traité et, après la mort de son père le roi Charles VI, survenue le 21 octobre 1422, se proclame roi de France sous le nom de Charles VII le 30 octobre 1422, en la cathédrale de Bourges.

Contesté par les Bourguignons et par les Anglais, Charles VII devient le souverain d'un royaume en proie à la guerre civile entre Armagnacs et Bourguignons, compliquée d'une intervention militaire anglaise victorieuse depuis la bataille d'Azincourt (1415). Allié au parti des Armagnacs, replié au sud de la Loire dans son duché de Berry, surnommé par dérision « *roi de Bourges* », par ses ennemis, le dauphin Charles de Ponthieu, proclamé roi Charles VII de France, voit sa légitimité et sa situation militaire s'arranger nettement grâce à l'intervention de Jeanne d'Arc. Celle-ci participe à la levée du siège d'Orléans et conduit Charles VII à la cérémonie du sacre à Reims.

Le souverain se fait sacrer à Reims le 17 juillet 1429, ce qui renforce sa légitimité. Il poursuit le combat contre les Bourguignons, alliés des Anglais, tout en ratifiant des trêves successives avec le duc de Bourgogne, Philippe le Bon, avant de conclure avec lui le traité d'Arras de 1435, qui met fin à la guerre civile engagée depuis l'année 1407 entre Armagnacs et Bourguignons. L'armée royale est réorganisée par la création des compagnies d'ordonnance le 26 mai 1445. Charles VII peut ainsi se consacrer à la guerre contre les Anglais, achevant à terme de les chasser du royaume par la victoire finale de Castillon, en 1453, qui clôt la guerre de Cent Ans.

Charles VII s'emploie à restaurer l'autorité royale en s'affirmant comme le gardien des droits de l'Église de France par la Pragmatique Sanction de Bourges en 1438, et en brisant la révolte des grands féodaux lors de la Praguerie de 1440. Il tente également de rétablir l'économie grâce à l'aide de son Grand Argentier Jacques Cœur.

Souvent critiqué par la postérité pour avoir censément ralenti la reconquête du royaume, relancée notamment par Jeanne d'Arc, et pour avoir abandonné celle-ci à son sort, le roi cautionne néanmoins en 1456 le procès en nullité de la condamnation de la Pucelle, qui la lave solennellement de toute accusation d'hérésie.

25 février 1634 : mort d'Albrecht von Wallenstein, fameux condottiere au service du Saint-Empire romain germanique.

Albert-Venceslas Eusèbe von Wallenstein ou Waldstein (en allemand *Albrecht Wenzel Eusebius von Waldstein* et en tchèque *Albrecht Václav Eusebius z Valdštejna*), né le 24 septembre 1583 à Hermanitz sur l'Elbe et mort le 25 février 1634 à Eger, est un homme de guerre de la noblesse bohémienne ; il a été le plus fameux *condottiere* au service du Saint-Empire romain germanique pendant la guerre de Trente Ans, devenu généralissime des armées impériales, duc de Friedland, de Sagan et de Mecklembourg.



Albert-Venceslas Eusèbe dit « *Wallenstein* » est né le 24 septembre 1583 à Hermanitz sur l'Elbe. Il

était issu de la vieille lignée tchèque des comtes de Valdštejn. Le grand-père de Wallenstein, Georg von Waldstein, avait proclamé en 1536 sur ses terres la foi protestante, et avait en 1546 rejoint la ligue des princes contre l'empereur Charles Quint. Le père de Wallenstein, le baron Guillaume IV von Waldstein (de la maison de Horzicz-Arnau), capitaine général de l'arrondissement de Königgrätz, avait épousé la baronne Margaretha Smirziczky von Smirzicz (1555-1593).

Georg, cinquième fils de sa fratrie, n'avait fait qu'un modeste héritage ; sa femme, la baronne Margaretha von Smiřický était d'une noblesse aussi ancienne que celle de Wallenstein. De ses sept enfants, seules deux filles et son fils benjamin Albert-Venceslas lui survécurent. Hermanitz, le fief de Georg von Valdštejn, n'était à vrai dire qu'une terre fort modeste, dont les revenus suffisaient à peine à faire vivre la famille, mais comme beaucoup de détails ayant trait à la vie de Wallenstein, l'hagiographie lui donna par la suite une importance exagérée. Wallenstein ayant le tchèque pour langue maternelle, c'est son précepteur Hans Graf qui lui enseigna l'allemand. Wallenstein l'éleva plus tard à la noblesse héréditaire en le faisant *Freiherr von Ehrenfeld*.

La mère de Wallenstein mourut le 22 juillet 1593, son père le 25 février 1595, les deux furent inhumés à Hermanitz. Albrecht, orphelin à 11 ans, fut bénéficiaire de l'héritage qui, outre la terre familiale de Hermanitz, consistait en une somme considérable d'or, d'argent et de bijoux. L'exécuteur testamentaire, Henri Slavata von Chlum und Koschumberg, un parent de sa mère, recueillit Albert dans son château de Koschumberg, où, comme il l'avait fait pour son propre fils, il confia son éducation aux Frères tchèques.

À l'automne 1597, Henri von Schlum envoya son pupille poursuivre son éducation à l'école de latin de Goldberg-en-Silésie puis, au milieu de l'été 1599, à l'Université protestante d'Altdorf ; mais Wallenstein dut s'enfuir de cette ville dès le mois d'avril 1600, après avoir été mêlé à plusieurs exactions et, dans un accès de fureur, avoir laissé pour mort son serviteur.

Entretiens son tuteur était décédé, et Wallenstein entreprit jusqu'en 1602 un Grand Tour, dont on ne sait pratiquement rien. Il aurait fréquenté les universités de Padoue et de Bologne ; un séjour en Italie est vraisemblable car il était réputé pour sa culture et sa maîtrise de la langue italienne.

Vers 1603, Wallenstein entra comme écuyer au service du margrave Charles de Burgau. Il ne passa guère plus de deux années au château d'Ambras, près d'Innsbruck. Au cours de cette période, Wallenstein se convertit au catholicisme, ce qui n'avait alors rien d'extravagant. On ignore au juste quand cette conversion eut lieu ; selon les sources, cela va de 1602 à l'automne 1606. La légende de Wallenstein situe à l'année 1602 une expérience personnelle : dans un moment de désœuvrement, endormi à une fenêtre du château d'Ambras, il aurait basculé dans le vide et aurait survécu miraculeusement à cette chute. Le comte von Khevenhüller rapporte que ce miracle aurait poussé Wallenstein à la conversion, convaincu qu'il avait été sauvé par la providence de la Vierge Marie. Ce qui milite encore en faveur de l'année 1602, c'est que cette année-là l'église de Heřmanice fit consacrer une nouvelle cloche, sur laquelle étaient gravés deux versets en langue tchèque, que l'on trouve dans les bibles catholiques, mais pas dans celle des Frères tchèques. En outre, cette cloche est ornée des figures de la Vierge Marie et de Marie-Madeleine : de telles images seraient incongrues pour un

fidèle protestant.

Au début du mois de juillet 1604, Wallenstein, sur recommandation de son cousin Adam von Waldstein, maître des écuries impériales, reçut un brevet d'enseigne dans un régiment de lansquenets tchèques, dépêché en Hongrie sur ordre de l'empereur Rodolphe II. L'armée, qui avait combattu en 1604 les hussites hongrois, était commandée par le lieutenant général Giorgio Basta. Au cours de cette campagne, Wallenstein apprit les tactiques des hussards de Transylvanie, et put étudier de près l'art du maître de l'artillerie impériale, le colonel de Tilly, alors âgé de 45 ans. Cette campagne prit fin prématurément par suite des rigueurs de l'hiver, et l'armée prit ses quartiers au nord de Kaschau, en Haute-Hongrie. Wallenstein, promu capitaine, reçut une grave blessure aux mains lors d'escarmouches autour du camp.

Les quartiers d'hiver de l'armée étaient misérables, et il n'était guère possible de s'y faire soigner : aussi le général Georges Basta décida-t-il d'envoyer une délégation à Prague, pour lever des subsides, et obtenir des soins pour ses troupes. Wallenstein fut choisi pour représenter les lansquenets et s'acquitta de sa mission malgré ses blessures. Mais son voyage, à travers le col des Hautes Tatras et les deux Silésies, tourna au calvaire : ses troupes, décimées, désertèrent. Wallenstein passa l'hiver à Prague, miné à son tour par l'épuisement et la « *fièvre hongroise* », une forme de typhus. Au début de l'année 1605, les chambres souveraines de Bohême décidèrent de dissoudre l'armée du général Basta. Le 4 février, elles chargèrent Wallenstein de mener à bien le désarmement de la troupe.

Après la démobilisation des troupes de Bohême, le Parlement de Bohême nomma Wallenstein colonel d'un régiment de lansquenets allemands. Cependant la paix avec la Hongrie obtenue par Matthias, le frère de l'empereur Rodolphe, interrompit brutalement les espoirs militaires de Wallenstein. Il alla donc solliciter de l'empereur Rodolphe une lettre de recommandation auprès du stathouder des Pays-Bas espagnols, l'archiduc Albert d'Autriche (1559-1621) ; mais finalement le 4 avril 1607, il se mit au service de l'archiduc Matthias, en tant que chambellan.

Wallenstein passa ainsi toute l'année 1607 à la cour du duc, à Vienne. On ignore s'il prit part aux préparatifs de campagne de Matthias contre son frère. En 1608, Matthias marcha sur Prague et contraignit son frère Rodolphe à renoncer à la couronne de Hongrie, et à ses possessions d'Autriche. Rodolphe, qui conservait encore la Couronne du Saint-Empire et le Royaume de Bohême, dut reconnaître la liberté confessionnelle, par la fameuse lettre de majesté du 9 juillet 1609. Il l'a sans doute signée sous la pression de l'armée du Parlement de Bohême, commandée par Heinrich Matthias von Thurn.

Wallenstein, quoiqu'il fût alors de la suite de l'archiduc Matthias, ne parut pas publiquement pour l'occasion. Il épousa en 1609 Lucrecia Nekšová z Landek, héritière des seigneurs de Vsetín, qui lui apporte en dot le château et les domaines attenants.

C'est à cette époque, vers 1608-1609, qu'il commande son horoscope à Johannes Kepler qui le lui établit. Wallenstein réitère sa demande en 1624, Kepler le lui délivre en janvier 1625.

Aimant le raffinement italien, l'art, entre autres l'architecture et la sculpture, il fit construire le

splendide palais Wallenstein dans la Malá Strana à Prague. À cette fin, il acquit des terrains au bord de la Vltava dont il fit raser les habitations et fit entamer des travaux qui s'étalèrent de 1625 à 1629. Féru d'astrologie au point d'en dépendre sur le plan de la prévision, il fut cependant un homme d'affaires de génie. Il eut sous ses ordres 300 vassaux et posséda le quart des territoires de Bohême. Dans le territoire de Friedland, il força l'admiration en redressant l'économie. Des artisans italiens, des armuriers, et bien d'autres, vinrent enrichir cette terre, qui devint convoitée.

Après avoir financé un régiment pour le futur empereur Ferdinand II, Wallenstein vit plus grand et décida en 1623 de créer une armée pour l'empereur. C'est là que débuta son premier généralat, qui dura de 1625 à 1630. À la même époque, il reçut de l'empereur le duché de Friedland, et fut par là-même élevé, en septembre 1623, au rang de prince-électeur héréditaire. Un document impérial en date du 7 avril 1625 le nomme *Capo über alles kaiserliche Volk*. En juin 1625, l'empereur annonça la création d'une armée de 24 000 hommes et lui en confie le commandement. En juillet 1625, Wallenstein reçut par lettre patentes de Ferdinand II l'autorisation de nommer lui-même ses officiers et de prélever le butin lors de ses conquêtes. Son armée, forte initialement de 15 000 fantassins et 6 000 cavaliers, allait croître progressivement pour approcher les 50 000 hommes début 1627. Pour l'entretenir, Wallenstein s'appuya sur l'impôt direct en Bohême et sur l'impôt et les revenus imposés aux territoires qu'il occupait : ainsi, il ne dépendait pas des finances impériales et pouvait ainsi accorder à ses hommes une solde supérieure à la moyenne, attirant vers son armée les meilleurs officiers.

Cette armée lui coûtait cher, malgré les dividendes qu'il sut tirer de ses terres. Pour éviter la dissolution de son armée, il engagea celle-ci dans le duché de Brunswick en juillet 1625. Son espoir était de préserver ses riches terres personnelles en faisant du butin dans les territoires ennemis pour financer son armée. C'était un gestionnaire plus qu'un militaire, qui sut s'entourer de valeureux capitaines, comme von Pappenheim. Une autre source de financement de ses campagnes et de son train de vie était le financier Hans de Witte de Prague qui organisa une dévaluation de la monnaie en Bohême, les bénéfices de l'opération revenant à de Witte qui prêta alors de l'argent à Wallenstein. Cependant, Wallenstein ne pouvait rembourser de Witte qu'avec les impôts qu'il levait en terrain conquis : ceux-ci se tarissant, de Witte ne parvint plus à accorder de crédits et finit ruiné.

Wallenstein accomplit quelques coups d'éclat pendant la guerre de Trente Ans qui en firent, selon Henry Bogdan, « *l'un des meilleurs chefs de guerre de son temps* ». Il était déjà intervenu en amenant de la principauté épiscopale de Passau mille cavaliers en renfort des troupes catholiques lors du siège de Vienne par le protestant von Thurn, un des principaux meneurs de la révolte en Bohême. Mais ce fut l'entrée en guerre du Danemark contre l'empire catholique qui allait permettre à l'armée récemment levée par Wallenstein, de jouer un rôle quand le roi danois Christian IV entreprit une offensive au début de l'année 1626 : le 25 avril 1626, Wallenstein infligea une lourde défaite à l'armée d'Ernst von Mansfeld lors de la bataille de Dessau pendant que Tilly affrontait l'armée de Christian IV et la défit en août à la bataille de Lutter. Wallenstein se mit à la poursuite de Mansfeld qui rejoignait la Bohême pour trouver soutien auprès du prince de Transylvanie Gabriel Bethlen. Celui-ci échoua à arrêter l'avancée de Wallenstein à Érsekújvár, Wallenstein tenta de l'affronter en Hongrie, mais sans succès, car Bethlen retira ses troupes et conclut une trêve avec l'empereur Ferdinand. Mansfeld, lui,

mourut lors de sa retraite.

Même si les succès de Wallenstein, la puissance de son armée, le luxe dont il s'entourait et la prodigalité de l'empereur à son égard suscitaient une hostilité grandissante, tant dans l'entourage de Tilly qu'à la cour à Vienne ou en Bavière où l'électeur Maximilien voyait dans cette armée imposante une menace pour la prééminence de son duché au sein de l'empire, l'empereur lui confirma sa confiance en novembre 1626. Wallenstein, quand il ne sillonnait pas l'empire avec ses troupes, ne se privait d'ailleurs pas de mener grand train dans son palais à Prague, merveille baroque entourée de jardins, qui accueillait sa cour personnelle. Il avait par ailleurs depuis 1623 le projet de faire de Jičín la capitale de son duché de Friedland. La colère de Maximilien de Bavière ne décrut pas quand Wallenstein, qui avait déjà obtenu le duché de Sagan en 1627, obtint en 1628 le duché de Mecklembourg, aussi Ferdinand accorda en compensation au duc de Bavière l'électorat héréditaire.

En janvier 1628, lui et Tilly envahirent le Jutland ; Wallenstein échoua au siège de Stralsund, mais battit les Danois à la bataille de Wolgast. La conclusion de la Paix de Lübeck qui s'ensuivit permit à Ferdinand d'écarter le royaume danois de Christian IV de l'empire et de retirer aux princes protestants un de leurs soutiens.

Au cours de l'année 1629, les effectifs de l'armée de Wallenstein stationnée en Allemagne du nord s'élevèrent à 129 000 hommes et 18 000 cavaliers : outre les prélèvements forcés et les violences sur la population civile qu'exerçait cette armée en terrain conquis, son entretien était un poids financier considérable pour l'empire, et la rivalité avec Tilly s'exacerbait. À la même période, les princes-électeurs accentuèrent alors leurs efforts pour évincer Wallenstein.



En 1630,

de juillet à novembre, se réunit la Diète de Ratisbonne, l'assemblée des princes-électeurs du Saint-Empire qui se tenait en l'absence de Diète d'Empire dont la dernière assemblée remontait à 1613 : l'empereur accepta de congédier Wallenstein sous la pression des princes, au premier rang desquels Maximilien de Bavière, qui redoutaient que l'action de Wallenstein consolidât le pouvoir impérial aux dépens du leur, mais aussi encouragés par les Français par l'entremise du père Joseph, éminence grise de Richelieu, pour qui l'affaiblissement de Wallenstein équivalait à soutenir le roi de Suède Gustave Adolphe. Wallenstein se rendit alors dans sa principauté de Friedland et y demeura jusqu'à ce que Ferdinand le rappelât en décembre 1631 pour faire face aux victoires remportées par les Suédois : lors de ce second généralat, Wallenstein réussit alors à remettre sur pied une armée pour contrer l'invasion qui se profilait. En 1632, il fit face aux Suédois à la bataille d'Alte Veste, puis à la **bataille de Lützen** : il dut alors battre en retraite et se retirer en Bohême, mais le roi suédois Gustave Adolphe trouva la mort lors des combats.

Retiré en Bohême, rongé par l'incertitude et les superstitions, accompagné de docteurs et d'astrologues, il mena un jeu ambigu, négociant avec tous les belligérants, Suédois, Saxons, Français. Ses buts demeurent obscurs : se faire élire roi de Bohême ? Rétablir la paix ? Toujours est-il qu'il s'isola de plus en plus. Il tomba en disgrâce au début de l'année 1634 après avoir adressé à son état-major de Plzeň une déclaration leur demandant de lui jurer fidélité sans mentionner l'obligation de rester fidèle à l'empereur. Ferdinand démit Wallenstein de ses fonctions à la tête de l'armée le 24 janvier 1634, un procès pour trahison fut instruit en secret et décida de sa capture ou sa mise à mort. Le 25 février 1634, à la forteresse d'Eger a lieu l'assassinat d'Eger. Quatre partisans de Wallenstein, Christian von Ilow, Trčka, Kinksý et le *Rittmeister* Niemann sont invités par les officiers John Gordon, Walter Leslie et Walter Butler : les quatre sont tués par des soldats sous les ordres des capitaines Géraldin et Walter Devereux. Plus tard en soirée, des soldats du régiment de Butler commandés par Devereux assassinent Wallenstein, alité dans sa chambre car malade, à l'aide d'une pertuisane. Pour son action, John Gordon est rémunéré à hauteur de 12 000 florins. Les biens de Wallenstein furent alors confisqués par l'empire, la plus grande partie étant allouée au commandement de l'armée impériale sous les ordres du général Matthias Gallas.

Malgré ses erreurs, il fut le véritable fondateur de l'armée autrichienne. Il finança ses opérations militaires par le système des contributions de guerre. Toutefois sa politique, incompatible avec les libertés germaniques, suscita dans l'Empire des haines mortelles, qui le conduisirent à sa perte.



Carl Wahlbom: Gustav II Adolfs död i slaget vid Lützen.
NM 1028

25 février 1656 : naissance de Bêat Jacques II de Zurlauben, militaire suisse qui servit le royaume de France.

Fils d'Henri de La Tour-Châtillon de Zurlauben, il se distingua tellement dans le régiment de Zurlauben, que Louis XIV lui donna, en 1687, la seigneurie du Val-de-Villé en Basse-Alsace, laquelle fut érigée en baronnie. Il leva, en 1687, le régiment allemand de Zurlauben, à la tête duquel il servit en Catalogne. Nommé brigadier des armées du roi en 1690, il passa en Irlande, et se distingua le 12 juillet à la bataille de la Boyne, où son régiment fut taillé en pièces. Il commandait en 1692 une brigade à la bataille de Steinkerque, où il fut blessé ; et la même année le roi éleva au titre de comté la baronnie de Val-de-Ville. Le comte de Zurlauben se distingua tellement à la bataille de Nerwinde, que la gloire de cette journée fut principalement due à la valeur de sa brigade. Il servit aux sièges de Mons, de Namur, et étant avec le comte de Jessé, commandant de la place de Mantoue, il en fit lever le blocus, que l'ennemi formait depuis un an. Il est maréchal de camp en 1696.

Nommé lieutenant général le 5 juin 1702, il fit à la bataille de Höchstädt de 1704 des efforts héroïques. Quoiqu'il eût reçu sept blessures profondes, s'étant mis à la tête de la gendarmerie,

il avait trois fois repoussé l'ennemi ; mais n'étant point secondé il fut obligé de se retirer. Le roi, informé de sa conduite, lui fit écrire par le ministre de la Guerre : « *Sa Majesté m'a commandé de TOUS dire que vous serez content de la manière dont elle a l'intention de vous dédommager songez à guérir promptement et à venir recevoir la récompense de vos services.* ». La lettre est du 20 septembre ; et, avant qu'elle pût arriver à son adresse, Zurlauben mourut à Ulm, en Souabe, des suites de ses blessures, ne laissant que des filles, dont l'une épousa en 1711 Henri-Louis de Choiseul.

25 février 1796 : le général royaliste Jean-Nicolas Stofflet, 43 ans, est fusillé à Angers.



Longtemps

simple soldat dans un régiment suisse en France et ensuite garde-chasse au service du comte de Colbert-Maulévrier à Maulévrier, il rejoint les Vendéens quand ils se révoltent contre la Révolution pour défendre leur religion catholique et les principes royalistes. Pendant la guerre de Vendée, il sert d'abord sous le commandement de Maurice d'Elbée, se bat à Fontenay, Cholet et Beaupréau, Laval et Antrain.

Il est nommé major-général de l'armée royaliste et, en 1794, succède à Henri de La Rochejaquelein comme général en chef. Il établit son quartier général dans la forêt de Vezins. Il s'y installe en mai 1793 après la destruction de l'hôpital de charité du monastère des Frères de Saint Jean-de-Dieu. Ses querelles avec un autre chef vendéen, François de Charette et les revers subis par les armées vendéennes le conduisent à faire sa soumission et à accepter les termes du traité de Saint-Florent-le-Vieil, le 2 mai 1795.

Cependant, il viole bientôt ce traité et, en décembre 1795, reprend les armes à l'instigation d'agents royalistes pour le parti du comte de Provence, le futur Louis XVIII, de qui il a reçu le rang de maréchal de camp. Cette dernière tentative de Stofflet échoue complètement.

Il est surpris par un détachement républicain du régiment de Bassigny, la nuit du 23 au 24 février 1796 dans une métairie, la ferme de la Saugrenière, près de La Poitevinière. Au moment où il se voit pris, Stofflet saisit aux cheveux le grenadier Audions et il allait l'étrangler quand son camarade Chartier est venu à son secours. Conduit à Angers, Stofflet est condamné à mort par une commission militaire et fusillé le lendemain, 25 février.

La maigre troupe qu'il commandait encore est reprise par Charles d'Autichamp.

Ses hommes le craignent plus qu'ils ne l'aiment. Il est intelligent, bon militaire mais est aussi dur, froid et ambitieux.

25 février 1831 : bataille de Grochów.

La bataille de Grochów, ou d'**Olszynka Grochowska** (« *Petite Aulnaie de Grochów* »), du 25 février 1831, est la principale bataille qui ait eu lieu pendant l'insurrection polonaise de 1830-1831. Se déroulant dans la forêt proche de la ville de Grochów, sur la route située au sud-est de Varsovie, elle oppose l'armée russe du général Diebitsch, en marche vers la capitale du royaume de Pologne, aux troupes polonaises commandées par le général Chłopicki. Après un dur combat, ces dernières remportent une victoire, rendue inutile par le refus de Chłopicki de poursuivre les Russes en retraite.

En 1831, la bataille de Grochów est aussi la plus importante bataille livrée en Europe depuis la bataille de Waterloo.

Les forces polonaises déployées à l'est de Varsovie constituaient la majorité de l'armée polonaise. Outre la II^e brigade d'infanterie du général Kazimierz Małachowski, envoyée au nord pour participer à la bataille de Białoleka, les forces du général Józef Chłopicki comprenaient environ 36 000 soldats et 115 canons de différents calibres. La majorité des forces polonaises

était composée de volontaires frais, mal entraînés et mal équipés. Cependant, le noyau de l'armée polonaise était composé d'anciens combattants des guerres napoléoniennes.

Les forces russes disposaient d'environ 59 000 hommes en armes et de 178 canons. De plus, à 15 heures, le corps affaibli du général Shakhovskiy arriva sur le champ de bataille et participa à l'assaut. Les forces du maréchal Diebitsch étaient organisées en cinq corps d'infanterie, auxquels étaient rattachées quelques unités de cavalerie. Cependant, la majeure partie de la cavalerie russe fut vaincue lors de la bataille de Stoczek et n'entra pas dans le combat.

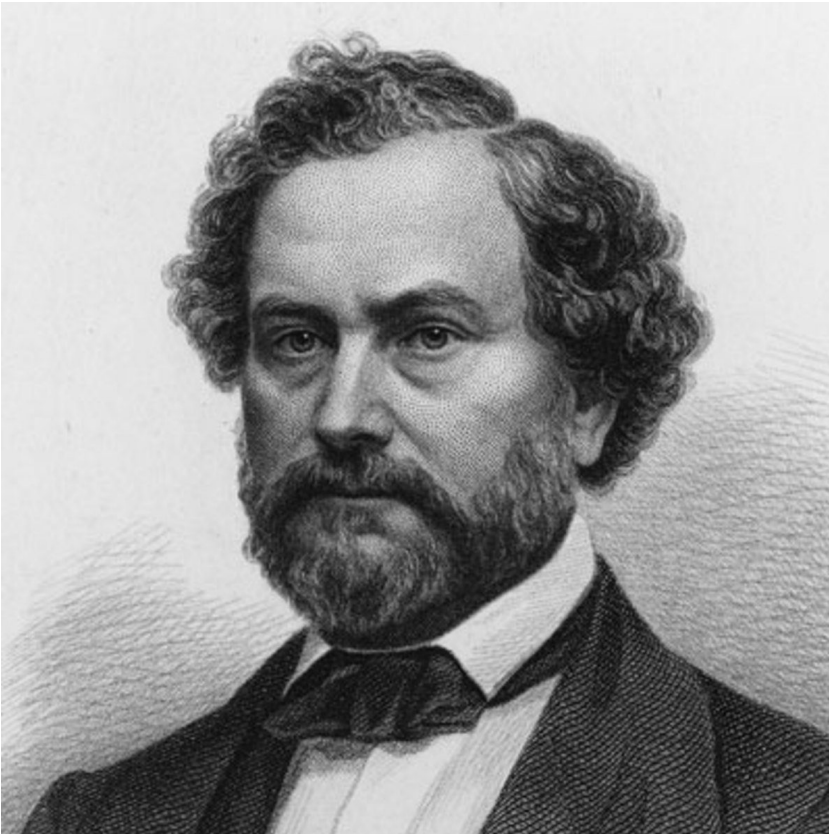
Au cours d'une journée de lutte, les Russes ont perdu au moins 9 500 morts et blessés et ont été contraints d'abandonner leur projet de capturer Varsovie et de mettre fin au soulèvement polonais d'un seul coup. Les pertes polonaises furent légèrement moindres, mais également importantes : entre 6 900 et 7 300 morts et blessés. Cependant, Chłopicki n'a pas lancé de poursuite après les Russes en fuite et n'a pas profité du succès.



25 février 1836 : dépôt du brevet du *Colt Paterson*, le premier revolver.

Le Colt Paterson fut le premier revolver à cheminées et amorces, créé et breveté par

Samuel Colt (brevet américain n° 138, 25 février 1836). Les Colt Paterson étaient fabriqués entre 1837 et 1841 par la Patent Arms Mfg. Co. à Paterson dans le New Jersey. Les brevets déposés aux États-Unis, Royaume-Uni et France donnent à Colt le monopole de la fabrication des revolvers jusqu'aux années 1850.



Le Colt Paterson est un revolver à poudre noire avec les amorces placées sur les cheminées à l'arrière du barillet qui comporte cinq chambres. La rotation, l'alignement et le verrouillage du barillet sont obtenus par l'armement du chien, qui se fait à la main. C'est donc une arme à simple action, avec une détente escamotable, qui n'apparaît que lors de l'armement du chien.

Son poids était d'environ 1 220 g.

Le revolver Paterson était fabriqué en quatre variantes, avec différentes longueurs du canon. Les chiffres de production sont approximatifs.

- Le petit *Pocket Model No. 1*, en calibre .28 (~7 mm), production 500 exemplaires en 1837 - 1840
- Le *Belt Model N° 2*, crosse droite, en calibre .31 (~7,8 mm)
- Le *Belt Model N° 3*, crosse évasée, production totale N° 2 et N° 3, production 850 exemplaires en 1837 - 1840
- Le *Holster Model N° 5*, dit *Texas Paterson*, calibre .36 (~9 mm), production 1 000 exemplaires en 1838 - 1841

En plus, la Patent Arms Mfg. Co. fabriqua des armes longues à barillet, environ 700 fusils rayés, 950 mousquetons et carabines de chasse à âme lisse.

Le chargement du Colt Paterson se fait par l'avant du barillet, canon enlevé. Pour le charger, on introduit tout d'abord la quantité nécessaire de poudre dans chaque chambre du barillet, le projectile légèrement surdimensionné est ensuite présenté pour être siégé, toujours par l'avant du barillet. À cette fin on utilise le levier-refouloir amovible de l'arme qui, prenant appui sur l'axe principal du bâti de la carcasse, insère en force la balle ronde ou conique sur la charge de poudre, ce qui assure la parfaite étanchéité de la charge et sa bonne combustion. Pour finir la procédure de chargement, on remplit de graisse ou de cire le creux autour des balles pour réduire l'accumulation de calamine « sèche », produit solide de la combustion de la poudre noire dans les rayures du canon, de manière à conserver une bonne précision lors des tirs suivants. La dernière étape consiste en la pose des amorces sur les cheminées. Les amorces permettront, lors de la percussion, d'enflammer la charge de poudre contenue dans chaque chambre afin de propulser la balle de plomb. Les amorces doivent tenir fermement en place pour empêcher la flamme du tir d'allumer la charge d'une chambre voisine via sa cheminée dont l'amorce se serait dessertie (phénomène dit de « départ en chaîne »).

La procédure de chargement étant lente, il n'aurait pas été possible d'effectuer un rechargement dans une situation de combat. C'est une des raisons pour lesquelles les revolvers et fusils Paterson étaient livrés généralement avec deux barilletts.



25 février 1848 : Lamartine sauve le drapeau tricolore (Paris - Hôtel de ville).

Louis-Philippe 1^{er}, Roi des Français pendant plus de 17 ans abdique la veille devant l'insurrection parisienne. Le lendemain la foule brandissant des drapeaux rouges

devant l'Hôtel de ville demande le remplacement du drapeau tricolore (officialisé par Louis-Philippe en 1830). Lamartine, ministre des Affaires étrangères du tout jeune gouvernement provisoire sort de l'Hôtel de ville et s'avance devant la foule en prononçant l'un de ses discours les plus percutants :

« Voilà ce qu'a vu le soleil d'hier, citoyens ! Et que verrait le soleil d'aujourd'hui ? Il verrait un autre peuple, d'autant plus furieux qu'il a moins d'ennemis à combattre, se défier des mêmes hommes qu'il a élevés hier au-dessus de lui, les contraindre dans leur liberté, les avilir dans leur dignité, les méconnaître dans leur autorité, qui n'est que la vôtre ; substituer une révolution de vengeances et de supplices à une révolution d'unanimité et de fraternité, et commander à son gouvernement d'arborer, en signe de concorde, l'étendard de combat à mort entre les citoyens d'une même patrie !

Ce drapeau rouge, qu'on a pu élever quelquefois quand le sang coulait comme un épouvantail contre des ennemis, qu'on doit abattre aussitôt après le combat en signification de réconciliation et de paix. J'aimerais mieux le drapeau noir qu'on fait flotter quelquefois dans une ville assiégée, comme un linceul, pour désigner à la bombe les édifices neutres consacrés à l'humanité et dont le boulet et la bombe mêmes des ennemis doivent s'écarter. Voulez-vous donc que le drapeau de votre République soit plus menaçant et plus sinistre que celui d'une ville bombardée ? »

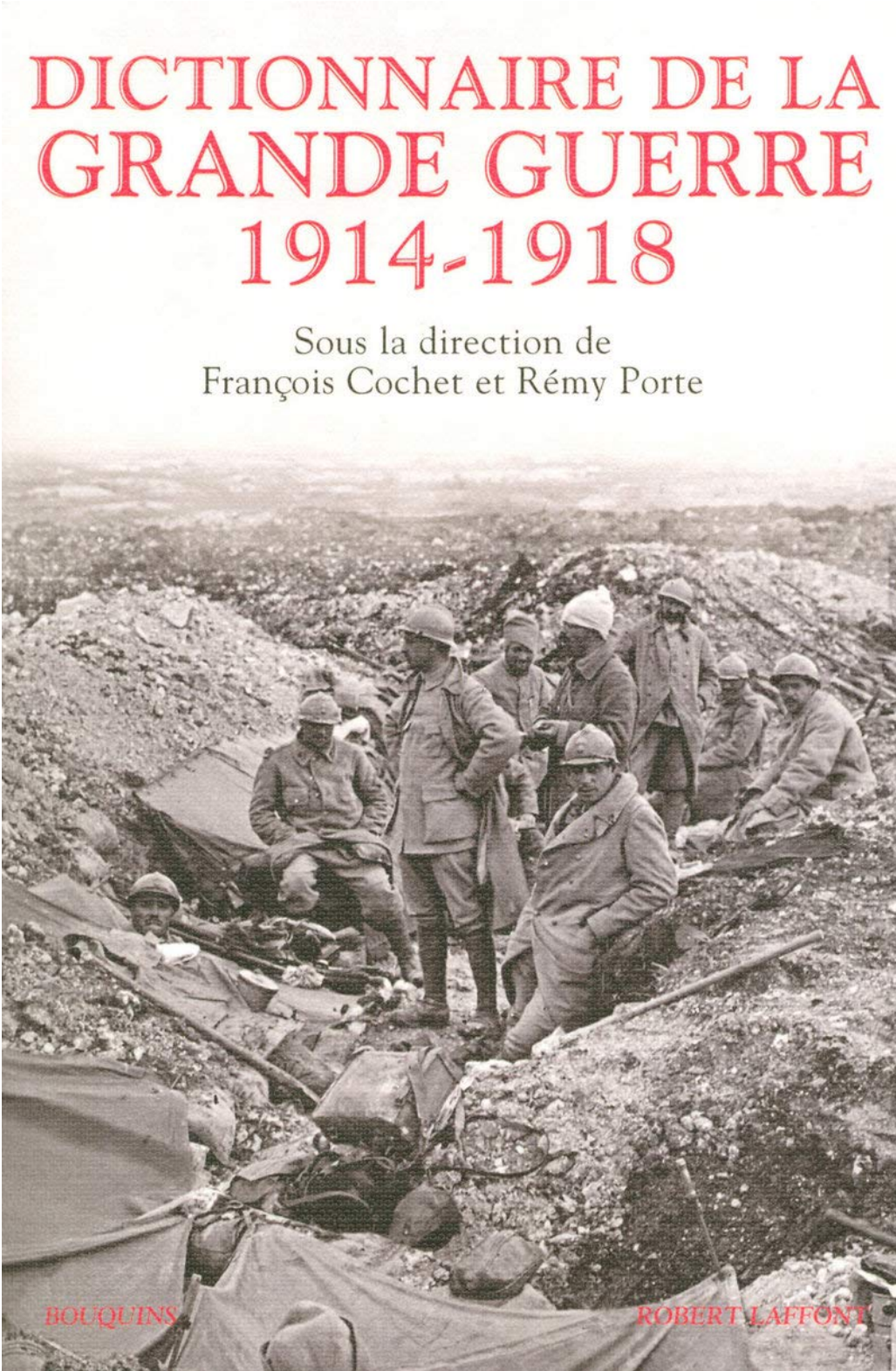
[Ici, Lamartine fut interrompu par des discussions entre les émeutiers qui avaient envahi l'Hôtel de Ville et auxquels il s'adressait. Il reprit :]

« Citoyens, vous pouvez faire violence au gouvernement, vous pouvez lui commander de changer le drapeau de la nation et le nom de la France. Si vous êtes assez mal inspirés et assez obstinés dans votre erreur pour lui imposer une République de parti et un pavillon de terreur, le gouvernement, je le sais, est aussi décidé que moi-même à mourir plutôt que de se déshonorer en vous obéissant. Quant à moi, jamais ma main ne signera ce décret. Je repousserai jusqu'à la mort ce drapeau de sang, et vous devez le répudier plus que moi, car le drapeau rouge que vous rapportez n'a jamais fait que le tour du Champ-de-Mars, traîné dans le sang du peuple en 91 et en 93, et le drapeau tricolore a fait le tour du monde, avec le nom, la gloire et la liberté de la patrie. »

25 février 1916 : les Allemands prennent le fort de Douaumont.

DICTIONNAIRE DE LA GRANDE GUERRE 1914-1918

Sous la direction de
François Cochet et Rémy Porte

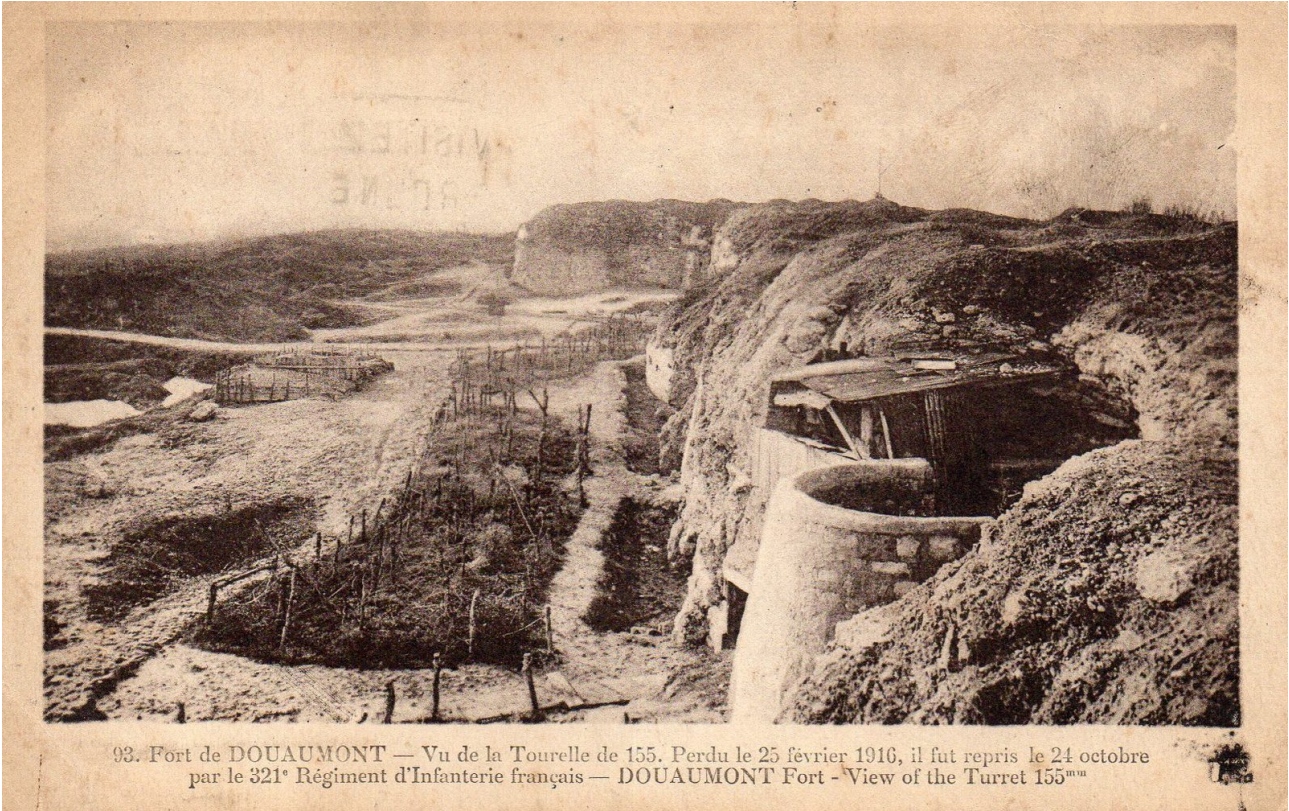


Le 21 février 1916, premier jour de l'offensive allemande sur Verdun, le fort de Douaumont fait partie des cibles de

l'artillerie lourde allemande : il reçoit environ 800 obus les 21 et 22. Chaque jour, le front se rapproche du fort : l'artillerie allemande réalise une préparation ravageant le front français, puis l'infanterie allemande conquiert le terrain. Le 25 février, l'attaque perce largement les lignes, mais s'arrête comme prévu à environ 600 mètres du fort. Le 24^e régiment d'infanterie allemand a atteint son objectif, le bois de Chauffour, mais reçoit des obus allemands : les officiers (l'Hauptmann Hans Joachim Haupt, chef de la 7^e compagnie, le lieutenant de réserve Eugen Radtke de la 6^e et l'Oberleutnant Cordt von Brandis de la 8^e) décident alors de pousser plus loin.

Évitant le village de Douaumont où est retranché un bataillon du 95^e RI français, les compagnies du 24^e allemand franchissent le glacis et le réseau de barbelés, arrivant en fin d'après-midi, sous la neige, jusqu'à la grille de la contrescarpe au nord-est du fort. Dans le fort, les 57 territoriaux de la garnison, ainsi qu'un isolé du 164^e RI, six artilleurs du 102^e RA, un sergent du génie et cinq hommes de corvée, se sont réfugiés dans le sous-sol du casernement (pour se protéger du pilonnage), sans liaison avec les unités environnantes et sans personne dans les observatoires. Une brèche est découverte dans la grille et quelques volontaires sautent dans le fossé, trouvent des poteaux télégraphiques et les dressent pour aider les suivants à descendre. Le sergent Kunze (des pionniers du régiment) se glisse dans le coffre oriental par le créneau de tir, puis de petits groupes d'Allemands remontent les galeries. Les Français du fort sont faits prisonniers.

La perte du fort, important point d'appui, observatoire et abri de premier ordre entraîna pour les deux camps adverses des conséquences matérielles et morales considérables. Les Allemands organisèrent tout de suite la défense du fort de Douaumont : dans la soirée du 25 février, ils étaient 19 officiers et 79 sous-officiers et hommes de troupes de cinq compagnies différentes à occuper le fort de Douaumont. Le fort, excellent observatoire pour l'artillerie, devient le pivot de la défense allemande sur la rive droite de la Meuse. Brandis et Haupt reçurent la médaille Pour le Mérite et des communiqués allemands sont publiés, le premier le 26 février à midi : « *Le fort blindé de Douaumont, le pilier nord-est de la ligne principale des fortifications permanentes de la place forte de Verdun, a été pris d'assaut hier après-midi par le régiment d'infanterie du Brandebourg n° 24. Il est solidement au pouvoir des troupes allemandes.* »



25 février 1918 : naissance du pilote soviétique Nikolai Gouliaïev.



Nikolaï [Goulaïev](#)

est né le 25 février 1918 dans une famille ouvrière d'Aksaï (à l'époque *stanitsa* cosaque d'Aksaï) dans l'actuelle oblast de Rostov.

Il est crédité de 57 victoires.

Il fut nommé général-colonel d'aviation en 1972 et prit sa retraite en 1979. Décédé le 27 septembre 1985 à Moscou il est enterré au cimetière de Kountsevo.

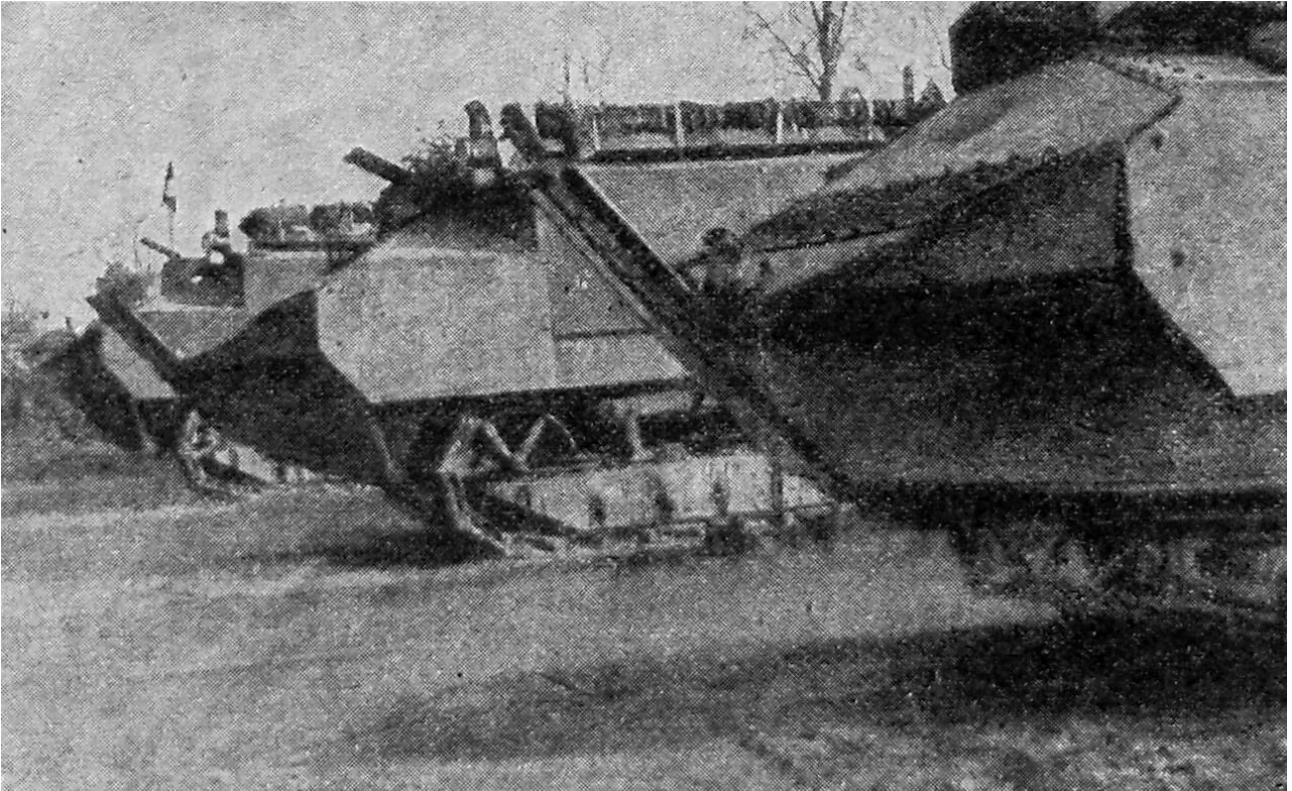
25 février 1916 : première commande de 400 « cuirassiers terrestres ».



Général Estienne.

Le Ministère de la Guerre commande à la firme [Schneider](#) les chars imaginés par le général Estienne. La livraison est attendue pour début 1917. Le char fait 6,32 m de long pour 2,05 m de large et 2,30 m de haut. Armé d'un canon de 75 mm en blockhaus et de deux mitrailleuses *Hotchkiss*, il est équipé d'un éperon à l'avant permettant de dévier les barbelés. Son moteur de 60 CV le propulse à la vitesse maximum de 8 km/h, et seulement 4 km/h au combat. Ce sera le char des premiers engagements de l'Artillerie Spéciale.

Lire sur TB : [Le char jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale](#)



25 février 1929 : fin du pont aérien de Kaboul pour évacuer les civils européens vers l'Inde.



Le [pont aérien de Kaboul](#) était une évacuation aérienne du personnel diplomatique britannique et européen et de leurs familles menée par la *Royal Air Force* depuis Kaboul entre le 23 décembre 1928 et le 25 février 1929, la première évacuation aérienne à grande échelle, avec un total de 586 personnes de 11 nationalités différentes étant secourus et emmenés en Inde. L'évacuation a été menée après que les forces d'un rebelle, Habibullah Kalakani, ont attaqué Kaboul en opposition au roi afghan, Amanullah, faisant craindre aux Britanniques que sa légation ne soit isolée et coupée. Il s'agit de la première évacuation aérienne à grande échelle de l'histoire.

Dirigés par Sir Geoffrey Salmond, le 15 février 1929, les types d'avions disponibles pour le transport aérien des passagers et des bagages comprenaient sept avions Vickers Victoria, un Handley Page Hinairi, 24 Airco DH.9A et deux Westland Wapitis. Le pont aérien était difficile car il nécessitait que les avions survolent et entre les montagnes de l'Hindu Kush qui culminaient à 10 000 pieds, et il s'est également produit pendant l'hiver glacial, mais l'opération a finalement été couronnée de succès.

L'opération s'est déroulée en quatre étapes:

- 1^{ère} phase (entre le 18 et le 22 décembre 1928) : les communications sont établies.
- 2^e phase : évacuation des femmes et des enfants des légations britanniques et étrangères.
- 3^e phase (2 et 19 janvier) : 2 janvier et le 19 janvier 1929, la famille royale est évacuée (2 et 19 janvier).
- 4^e phase (entre le 20 janvier et le 25 février) : évacuation d'autres ressortissants étrangers et retrait des légations britanniques, allemandes, françaises et italiennes.



Sir Geoffrey Salmond en 1920.



25 février 1933 : lancement de l'USS Ranger.

Il fut le premier porte-avions de l'US Navy conçu et construit en tant que tel. Les trois premiers étaient tous des navires transformés :

- l'USS *Langley* (CV-1), ex-charbonnier,
- l'USS *Lexington* (CV-2), mis sur cale en tant que croiseur de ligne,
- l'USS *Saratoga* (CV-3), *idem*.

Il fut également l'un des trois porte-avions conçus avant-guerre à survivre à la Seconde Guerre mondiale.

Équipage 1 788

Caractéristiques techniques

Longueur 234,38 m

Maître-bau	24,40
Tirant d'eau	5.92
Tonnage	14 500t
Propulsion	2 groupes de turbines, 2 hélices, 6 chaudières
Puissance	53 000 cv
Vitesse	29,5 nœuds
Caractéristiques militaires	
Armement	8 canons de 5 pouces AA 40 mitrailleuses de 12,7 mm
Électronique	radar CXAM-1 (à partir de 1940)
Rayon d'action	10 000 miles a 15 nœuds
Aéronefs	80



USS Ranger. Crédit : DR.

25 février 1941 : premier vol du Messerschmitt Me 323 Gigant.

En 1940, la *Luftwaffe* lance un programme de développement de planeurs lourds. D'une part, les succès rencontrés pendant les campagnes de Hollande et de Belgique plaident en faveur de l'utilisation de planeurs d'assaut et de parachutistes (la prise du Fort d'Ében-Émael à la suite d'un assaut de planeurs légers DFS 230 constitue le principal fait d'armes des *Fallschirmjäger* pendant cette campagne), d'autre part, l'invasion de la Grande-Bretagne était à l'ordre du jour en 1940, et il était prévu d'utiliser les parachutistes à grande échelle. D'où l'idée de développer des planeurs lourds capables d'emporter véhicules et équipement lourd.

L'annulation de l'opération *Seelöwe* (« *lion de mer* », nom de code allemand pour l'invasion de l'Angleterre), n'entraîna pas l'annulation de ces programmes. Les planeurs seront utilisés massivement lors de l'invasion de la Crète en mai 1941, puis sur le front de l'Est dès le début de *Barbarossa*.

Le 18 octobre 1940, la *Luftwaffe* donne aux firmes Junkers et Messerschmitt un délai de quatorze jours pour proposer un projet de planeur lourd d'assaut. L'appareil devra être capable d'emporter un canon de 88 mm et son tracteur semi-chenillé, ou bien un char Panzer IV. Junkers propose l'aile volante Junkers Ju 322 *Mammut* mais les prototypes ne donnent pas satisfaction. Messerschmitt propose le Me 261, rebaptisé par la suite Me 263 puis Me 321. Ce dernier devait être remorqué par trois Messerschmitt Bf 110 ou par un He 111 Zwillling bipoutre, équipé de pas moins de cinq moteurs.

Le remorquage par trois avions (baptisé « *Troïka Schlepp* ») s'avère problématique, il faut une coordination parfaite entre les quatre équipages et si un des avions remorqueurs dévie de sa ligne au décollage au-delà d'un angle critique, il se retrouve pris en travers et obligé de larguer son câble en catastrophe, ce qui compromet le décollage de l'ensemble.

Pour des décollages à pleine charge (un char léger ou cent soldats équipés) des fusées d'appoint au décollage dites *RATO* (*Rocket-Assisted Take Off*) sont ajoutées, mais elles n'ont qu'une courte période de fonctionnement.



Initialement le *Gigant* est équipé d'un essieu largable avec deux grosses roues à basse pression (pesant deux tonnes) qu'il faut larguer avec précision lors du décollage au risque de le voir rebondir au sol et endommager la carlingue.

À l'atterrissage, le *Gigant*, planeur pur dépourvu de moteur, posé sur le ventre, ne peut pas manœuvrer au sol et encombre le terrain d'atterrissage.

Pour l'éventuelle invasion des îles britanniques (usage unique) un tel défaut n'était pas rédhibitoire, l'appareil se posant dans des champs labourés, mais dans son rôle ultérieur de transport de matériels sur les fronts de l'est ou d'Afrique du Nord (assistance à l'*Afrikakorps*) il est bien plus gênant, ce qui fera très vite émerger l'idée de motoriser le Gigant avec des stocks inutilisés de moteurs Gnome et Rhône réquisitionnés par les Allemands en France.

Que ce soit en version planeur ou en version motorisée, le Gigant souffre des impasses liées à sa conception rapide et improvisée : la construction du fuselage en toile tendue sur une armature de tubes métalliques et ses ailes en bois entoilé lui valent le surnom de *Leukoplast Bomber* (littéralement « *bombardier en sparadrap* »). Les commandes sont épuisantes à manœuvrer car non assistées hydrauliquement, avec des surfaces de contrôle (ailerons) de surface très importante. Lors des vols d'essai, la pilote d'essai Hanna Reitsch, championne de planeur au gabarit assez frêle, éprouve des crampes épouvantables au bout de vingt minutes de vol et l'autre pilote d'essai, Karl Baur, plus athlétique, déclare en avoir « plein les bras » au bout d'une heure de vol... La correction du problème est assez fruste : le cockpit est agrandi et équipé de commandes doubles, deux pilotes, choisis pour leur forte musculature agissent ensemble sur les manches à balai ou les palonniers.

Au début de l'année 1941 émerge l'idée de motoriser le planeur Me 321. On envisage désormais d'utiliser ce type d'avion de transport non plus uniquement pour l'assaut (réservé aux planeurs) mais également pour le transport tactique. Pour ce dernier usage, une version motorisée serait bien plus commode.

Après une série d'essais sur un Me 321 équipé de quatre moteurs (prototype Me 323 V1), on décide d'équiper le nouvel avion de six moteurs Gnome et Rhône GR 14N 48/49 de 1 141 ch (prototype Me 323 V2). Quelques autres modifications du planeur étaient nécessaires : renforcement de la structure des ailes, installation d'un espace entre le fuselage et le moteur intérieur pour les ingénieurs de vol chargés de veiller au bon fonctionnement des GR14N. Enfin, un système de train d'atterrissage dernier cri, très performant sur piste sommaire, fut installé. Le prix de ces aménagements était une capacité d'empport de 10 à 12 tonnes, inférieure au planeur Me 321. Le nouvel avion comptait sept membres d'équipage.

Quelques Me 321 furent donc transformés en Me 323, mais la plupart de ces derniers furent fabriqués en tant que tels.

Capable d'emporter 100 hommes avec leur équipement, ou dix-huit tonnes de fret, ou de transporter un char Panzer IV, le Me 323 a été particulièrement employé sur le théâtre méditerranéen. Il faisait la liaison entre l'Italie, ou la Sicile, et l'Afrique du Nord. Mais, après avoir percé le codage des communications allemandes (Ultra), les Alliés purent connaître à l'avance les dates de convoyage de Gigant, de sorte que de nombreux convois ont été perdus, pris en embuscade par des chasseurs anglais et américains.

Le 22 avril 1943 par exemple, vingt et un Me 323 chargés d'essence ont été pris en embuscade à proximité du cap Bon (Tunisie). Tous furent abattus. Cela représente la perte de 120 membres d'équipage et 700 barils d'essence.

Le même jour, un vol de quatorze transports Me 323 escortés par sept chasseurs

Messerschmitt Bf 109F fut intercepté par un vol de chasseurs P-40 Warhawk. Même avec l'escorte, les transports étaient si vulnérables que les tirs de chasseurs attaquants ont suffi pour les abattre tous les quatorze.

Dans les dernières semaines de l'Afrika Korps, quarante-trois Me 323 furent perdus lors de missions sur la Tunisie. 213 Me 323 ont été construits avant que ne cesse la production en avril 1944. Différentes versions furent produites. Elles diffèrent par l'armement défensif, des modifications de la structure, la capacité des réservoirs de carburant ou le volume de fret maximum. Une version d'escorte, le Me 323 E-2/WT, était équipée de onze canons MG 151 de 20 mm et de quatre mitrailleuses MG 131 de 13 mm.

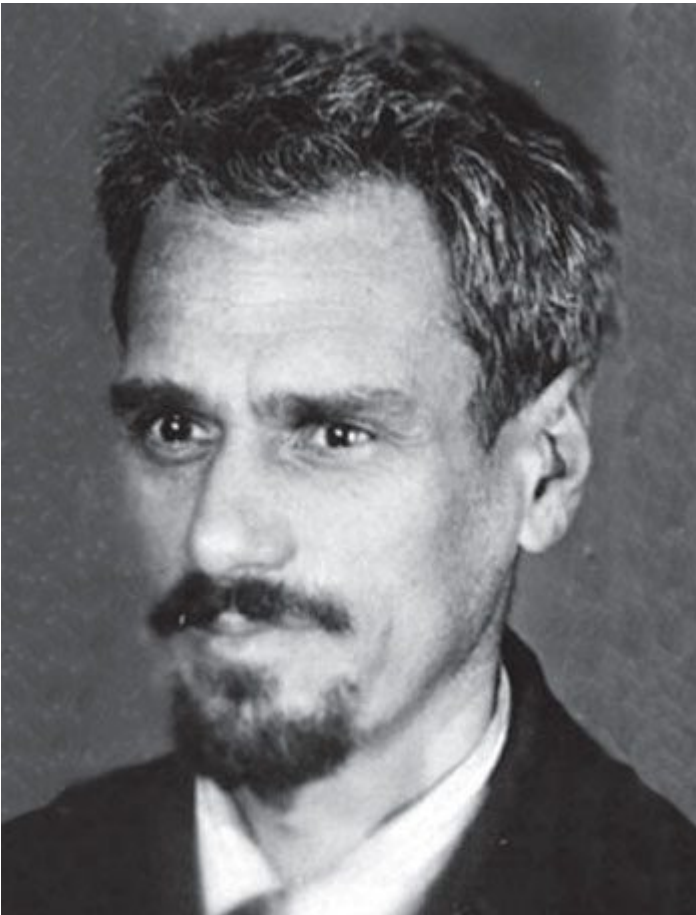
Le principal défaut de l'avion était sa sous-motorisation. Un projet de remplacement des Gnome et Rhône par le BMW 801 fut proposé mais n'aboutit pas. Ce moteur, qui équipe notamment le Fw 190, développe de 1 400 à 2 400 ch selon les versions. Le Me 323 avait également un rayon d'action limité de 1 000 à 1 200 km en charge (contre 2 500 km

pour le bombardier Junkers Ju 88 par exemple). Néanmoins, il rendit de très grands services à la Luftwaffe, qui l'utilisa intensément.



25 février 1942 : mort sur le front de l'Est de l'ingénieur et mathématicien Alexandre Chargueï (alias Iouri Kondratiouk).

Alexandre Ignatievitch Chargueï (21 juin 1897- février 1942), plus connu sous le nom de Iouri Vassilievitch Kondratiouk, est un ingénieur et mathématicien ukrainien qui a le premier théorisé la méthode du rendez-vous en orbite lunaire, qui sera finalement adoptée par la NASA pour la conception des missions Apollo.



Alexandre Chargueï n'a pas 20 ans lorsqu'il rédige au lycée de Poltava, en Ukraine, un essai intitulé « *La conquête des espaces interplanétaires* ». Dans cet essai spéculatif sur les techniques spatiales, il y décrit en particulier la trajectoire optimale d'un vol de la Terre à la Lune. Il démontre que la solution permettant de réduire la masse de l'engin spatial à lancer depuis la Terre consiste à placer celui-ci en orbite autour de la Lune avant qu'un module s'en détache et effectue seul l'aller-retour jusqu'à la surface lunaire.

En 1917, lorsque la révolution d'Octobre éclate, Chargueï est officier dans l'armée. Afin de se soustraire à l'épuration qui suit la prise de pouvoir par les bolchéviques, il tente d'abord de fuir,

puis il adopte une fausse identité, se faisant appeler Iouri Kondratiouk pour dissimuler son ancienne position dans l'armée tsariste. Il renoue avec sa passion astronautique et publie, à compte d'auteur, son essai qui est publié en 1929 à 2000 exemplaires qui a un succès d'estime auprès des scientifiques. Il s'installe en Sibérie où il met bientôt à profit ses talents d'ingénieur et construit un remarquable élévateur à grains. Accusé de sabotage au début des années 1930 avec d'autres constructeurs de minoterie, Kondratiouk purge sa peine dans une *charachka* où il travaille sur la conception d'engins pour les mines de charbon. Lorsqu'il est libéré, il se consacre notamment à la conception d'un parc d'éoliennes. Il ne reviendra jamais à ses travaux d'astronautique, de peur que sa véritable identité ne soit découverte. Au début de la Seconde Guerre mondiale, il se porte volontaire pour combattre. Il occupe le poste de commandant adjoint d'un régiment de la 120^e division d'infanterie lorsqu'il est tué le 25 février 1942.

Lorsque le président américain John Kennedy donne à la NASA le 25 mai 1961 l'objectif de faire atterrir des hommes sur la Lune avant la fin de la décennie, la NASA n'a pas encore fixé son choix technique sur le déroulement de la mission lunaire. John Houbolt plaide pour le rendez-vous en orbite lunaire imaginé par Chargueï qui a de nombreux opposants à cause du risque associé à la technique du rendez-vous. Il finit par avoir gain de cause. Le lendemain du triomphe de Neil Armstrong, premier astronaute à avoir atterri sur la Lune, le responsable du programme Apollo révèle, lors d'une conférence de presse, le nom de Chargueï. C'est à grande-peine, explique-t-il, qu'un exemplaire de l'ouvrage de Kondratiouk avait pu être retrouvé...

Dans son article « *A ceux qui liront pour construire* », publié en 1938 mais daté de 1918-1919, Yuri Kondratyuk a suggéré qu'un vaisseau spatial voyageant entre deux planètes pouvait être accéléré au début et à la fin de sa trajectoire en utilisant la gravité des deux planètes. La partie de son manuscrit traitant de l'assistance gravitationnelle n'a reçu aucun développement ultérieur et n'a été publiée que dans les années 1960.

25 février 1954 : premier vol de l'hydravion américain de transport Convair RY3 Tradewind.

Le Convair R3Y Tradewind (Alizé) est un hydravion américain de transport des années 1950 ayant servi dans les rangs de la United States Navy. Une version de patrouille maritime a également été développée, mais sans suite.

En 1946 l'US Navy fit savoir qu'elle recherchait un nouvel hydravion de patrouille maritime polyvalent, chargé de la protection de l'espace océanique des États-Unis. Le cahier des charges stipulait que le nouvel appareil devait disposer de contre-mesures électroniques actives et d'un système de MAD, ce dernier lui permettant de repérer les sous-marins ennemis, et principalement soviétiques. Le constructeur Convair proposa alors son Model 117 qui reçut la désignation provisoire de XP5Y sans recevoir de nom de

baptême.

Extérieurement celui-ci se présentait sous la forme d'un hydravion à coque mu par quatre turbopropulseurs Allison T40-A-10 d'une puissance unitaire de 5 850 ch, chacun entraînant un doublet d'hélices contrarotatives à six pales. Le XP5Y était prévu pour un équipage de cinq à huit personnes et n'avait pas encore été testé avec armement quand l'avion procéda à son premier déjaugage le 18 avril 1950. Les essais suivirent à un bon rythme quand en août de la même année l'*US Navy* annonça son intention de stopper le programme. En effet la marine américaine avait fait le choix des avions pour la patrouille maritime à l'instar du Martin P4M Mercator ou du Lockheed P2V Neptune alors en service.

Cependant pour des raisons politiques le programme du XP5Y ne s'arrêta pas net, puisque Convair se vit confier un chantier concernant un hydravion de transport similaire. De XP5Y il devint XR3Y et reçut le nom de Tradewind. Extérieurement les deux machines étaient très similaires.

La principale modification concernait le nez de l'avion qui renfermait une porte de chargement apte au chargement de véhicules terrestres comme les camions, les Jeep, ou encore les chars légers. L'empennage fut lui aussi modifié, ainsi que bien sûr l'aménagement intérieur de l'appareil. C'est dans cette configuration que l'hydravion réalisa son premier vol le 22 février 1954.

En février 1955 en pleine campagne d'essais en vol un Convair R3Y réalisa un vol à travers le territoire américain entre l'usine Convair de San Diego en Californie et la base d'essais de Patuxent River dans le Maryland à une vitesse moyenne de 649 km/h. Quelques mois plus tard en octobre de la même année un autre R3Y réalisa un vol entre San Diego et Honolulu à la vitesse de 579 km/h.

Les essais se terminèrent en 1956 avec l'entrée en service actif des premiers Tradewind au sein de l'*US Navy*. Ceux-ci étaient alors basés en Californie.

Le second prototype du XP5Y était encore utilisé pour des essais de matériel et d'aménagement divers, et pas uniquement pour le Tradewind. En effet il participa activement au développement du chasseur F-106 Delta Dart. Il fut utilisé également dans le cadre du développement de l'avion de ligne quadriréacteur Convair 880.

La seconde version du Tradewind, le R3Y-2 fut testé en vol pour des missions de ravitaillement en vol des avions de chasse embarquée de l'*US Navy*. Quatre points d'emport externes furent montés sur la machine. Les essais furent menés avec des Grumman F9F Cougar. Malgré de bonnes qualités le programme resta sans suite, l'*US Navy* préférant le Lockheed GV-1 Hercules pour les opérations terrestres et le Douglas A3D-1G Skywarrior pour les missions embarqués.

Le manque de fiabilité des moteurs Allison T40 et des hélices a été fatal au programme. Après plusieurs accidents dont la perte d'une hélice en vol et un amerrissage d'urgence à la suite d'un moteur hors service, tous les R3Y ont été cloués au sol à la fin de janvier 1958. Dans un effort pour sauver le programme, Convair a proposé de remplacer les moteurs par un

turbopropulseur Rolls-Royce plus fiable (quelque chose qu'ils ont également suggéré vers le début du programme). Les onze avions n'ont compilé que 3 302 heures de vol, soit une moyenne d'un peu plus de 132 heures (12 heures par avion) par mois de service.

Malgré le besoin critique de la marine en capacités de ravitailleur, l'arrêt des opérations de Tradewind a lieu le 16 avril 1958 lorsque l'escadron de transport aérien VR-2 a été mis hors service. Tous les avions restants ont été officiellement retirés en mars 1959. Plus tard cette année-là, un ordre a été émis pour coupe.



25 février 1963 : premier vol du Transall-C 160.

Le C-160 *Transall* est un avion de transport militaire produit à partir de 1963 jusqu'en 1981 par un consortium franco-allemand. Le dernier *Transall* de la Luftwaffe allemande est retiré fin 2021. En mai 2022 les derniers *Transall* de l'Armée de l'air française sont retirés. Le *Transall* reste en service en Turquie et en Australie.

En janvier 1957, l'Allemagne de l'Ouest, l'Italie et la France sont intéressées par un appareil de transport militaire à moyen rayon d'action, sur la base d'un projet présenté par Nord-Aviation comme appareil de patrouille aéro-maritime. La firme française Nord-Aviation n'ayant pas les moyens de produire seul un projet d'une telle ampleur, il fut décidé en juin 1958 de créer le consortium Transport Allianz, dans le cadre d'une collaboration franco-germano-italienne, pour remplacer les avions de transport alors en service, dont la conception remontait à la Seconde Guerre mondiale dont le Douglas C-47 *Skytrain*, ou de l'immédiate après-guerre tel le Breguet Deux-Ponts.

L'Italie s'étant retirée du projet, la conception du *Transall* fut assurée par des entreprises françaises et ouest-allemandes seules, avec l'aide de la firme Rolls-Royce pour les groupes

motopropulseurs. Pour la France, la firme Nord-Aviation s'impliqua à Bourges, alors que pour l'Allemagne de l'Ouest la firme Weser Flugzeugbau (WFB) construisit à Brême et Hamburger Flugzeugbau (HFB) s'investit à Hambourg.

Aux mains du chef-pilote de Nord-Aviation Jean Lanvario, cet appareil de transport militaire vole pour la première fois le 25 février 1963 à Melun-Villaroche. Construit à 50 exemplaires pour la France et à 110 pour l'Allemagne de l'Ouest, cet avion totalisera 169 exemplaires, car les Allemands en exporteront 20 en Turquie et 9 en Afrique du Sud. L'armée de l'Air française a perçu ses appareils entre juin 1965 et novembre 1984.

Le premier C-160 *Transall* « F1 » de série entre en service dans l'armée française le 22 novembre 1967 au sein de l'escadron de transport 1/61 Touraine où il remplace le *Noratlas*.

Une seconde série fut lancée à la fin des années 1970 : le C-160 NG (Nouvelle Génération), doté d'une avionique modernisée, de deux réservoirs de carburant supplémentaires et d'un système de ravitaillement en vol. La fabrication était cette fois assurée par *Aérospatiale* pour la France, *Messerschmitt-Bölkow-Blohm* et *Vereinigte Flugtechnische Werke* pour l'Allemagne. L'assemblage final s'est alors fait sur les chaînes d'*Aérospatiale* à Toulouse, et le C-160 NG a volé pour la première fois le 9 avril 1981. 29 exemplaires furent fabriqués uniquement pour la France, dont quatre C-160H destinés à servir de relais de transmission et deux C-160G d'écoute électronique.

De 1994 à 1999, tous les C-160 français ont été rénovés *via* une amélioration de leur avionique et l'addition d'un système de contre-mesures antimissiles. Les C-160F ainsi rénovés ont été renommés C-160R (« rénové »). Les appareils de la *Luftwaffe* ont suivi un programme similaire d'extension de vie chez BAE Systems, mais tous les appareils français et allemands ont commencé à atteindre leur limite de fin de vie en 2005. En 2013, alors que les vingt derniers *Transall* français devaient tenir jusqu'en 2018, il est désormais prévu de ne mettre ces derniers à la retraite qu'en 2023 au plus tôt⁶. Leur nombre est en baisse rapide, passant de 38 C-160NG fin 2012 à 33 fin 2013. Ils ont alors un âge moyen de 36 ans et leur entretien aura coûté 163 millions d'euros.

L'Armée de l'air française décide la transformation de 7 C-160NG (version ravitailleur-ravitailable) pour les équiper d'une carène servant aux missions ISR (intelligence surveillance & reconnaissance). En juin 2015, commencent les essais du premier appareil. Le premier appareil concerné, est, comme les cinq suivants, un *Transall*. Cette carène était destinée à l'origine à accueillir la tuyauterie se déroulant vers l'aéronef ravitaillé, qui sera remplacée par une boule optronique MX20 et une vis sans fin servant à la sortir. Une carène spécifique devra être produite sur mesure pour chaque appareil.

L'intérêt de cette transformation consiste à effectuer les missions ISR en vol pressurisé, alors que jusqu'à présent les forces spéciales de l'escadron de transport d'opérations spéciales (ETOS) 3/61 Poitou devaient les effectuer portière ouverte.

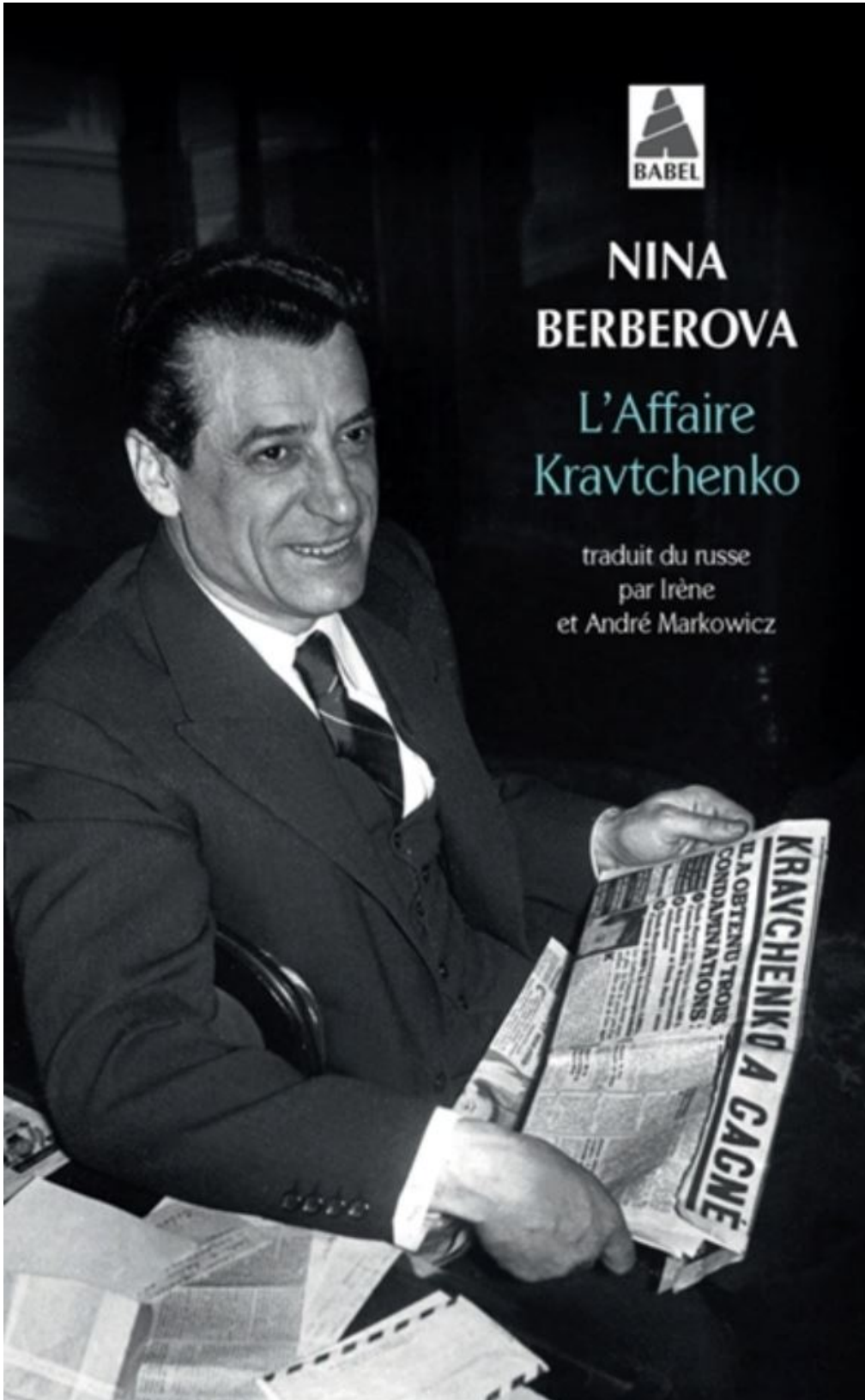
En 2016, l'ensemble des C-160 français est basé sur la base aérienne 105 Évreux-Fauville. Au 1^{er} juillet 2018, 18 appareils de transport et 2 *Gabriel* de recueil de renseignement électromagnétique sont en ligne.

Le dernier *Transall* de la *Luftwaffe* est retiré fin 2021. Le retrait officiel du *Transall* dans l'armée de l'Air française est célébré le 20 mai 2022 à Évreux, après une tournée de vols d'adieu. Tous les appareils de la force aérienne sud-africaine ont déjà été retirés du service en 1998, tandis que l'Armée de l'air turque maintient en service 2 appareils obtenus d'Allemagne (C-160T).



25 février 1966 : mort du militaire soviétique et transfuge Viktor Kravchenko.

Viktor Andreïevitch Kravchenko, né le 11 octobre 1905 à Iekaterinoslav (aujourd'hui Dnipro) et mort le 25 février 1966 à New York, est un transfuge soviétique et l'auteur de *I Chose Freedom*, livre dénonçant le système soviétique, publié à New York en 1946. La traduction française, *J'ai choisi la liberté*, fut en France un immense succès d'édition et l'occasion d'une polémique politique.



Victor Kravchenko

est né dans une famille de révolutionnaires ; son père a participé à la révolution de 1905 et a fait plusieurs années de prison. À 17 ans, Viktor devient membre des Komsomol. Il obtient son diplôme d'ingénieur et travaille dans la région du Donbass. En 1928, il fait son service militaire dans l'Armée rouge, où il combat les *basmatchis*. Il devient membre du Parti communiste pansoviétique (bolchevik) en 1929. Kravchenko est témoin et acteur involontaire de la famine dans la paysannerie ukrainienne (Holodomor) résultant de la collectivisation forcée en Union soviétique. Cette famine ainsi que les exécutions massives sous la dictature de Joseph Staline lui inspirent des doutes croissants sur la valeur du système soviétique.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il devient commissaire politique avec le grade de capitaine dans l'Armée rouge, puis reçoit des responsabilités dans l'industrie de guerre. Il est ensuite transféré à la Chambre de commerce soviétique à Washington DC, chargée des achats de matériels de guerre que l'URSS n'arrive pas à produire elle-même. Il y constate que la surveillance policière au sein de la délégation soviétique aux États-Unis est aussi dure qu'en URSS. En 1944, Kravchenko fait défection et demande l'asile politique aux autorités américaines. En avril 1944, dans une interview au *New York Times*, il dénonce le « régime d'arbitraire et de violence » du gouvernement des Soviets. La propagande nazie ne manquera pas d'utiliser ces déclarations pour tenter de diviser les Alliés. Les Soviétiques réclament son extradition pour trahison, mais il obtient l'asile politique et vit sous un pseudonyme pour échapper aux équipes de tueurs du SMERSH, qui avaient liquidé un grand nombre de transfuges soviétiques. Il se marie à Cynthia Kusher et a deux fils, Andrew et Anthony, qui ne furent pas informés du passé de leur père.

Kravchenko est devenu célèbre grâce à son livre autobiographique *J'ai choisi la liberté*, publié en 1946, dans lequel il fait des révélations sur la collectivisation de l'agriculture, les camps de prisonniers soviétiques du Goulag et leur exploitation. Le livre est publié dans un contexte tendu entre les pays du bloc communiste et les pays occidentaux. Sa publication est dénoncée par l'Union soviétique et les partis communistes qui lui sont liés. Le livre de Kravchenko connaît un énorme succès international. Publié en France en 1947, le livre reçoit le Prix Sainte-Beuve au mois de juin, mais devient rapidement la cible de la presse communiste et apparentée.

Après la publication d'une suite à ses Mémoires intitulée *J'ai choisi la justice*, il se lance dans une croisade pour un nouveau mode de production et part en Bolivie investir sa fortune dans l'organisation de collectivités de paysans pauvres. Ruiné par l'expérience, il retourne à New York et se retire de la vie publique.

En 1947, la publication de son livre en France sous le titre *J'ai choisi la liberté : La vie publique et privée d'un haut fonctionnaire soviétique* donne lieu à une polémique retentissante et à de nombreuses attaques des milieux communistes contre Kravchenko, dont le texte a été réécrit par Eugene Lyons, ancien communiste, journaliste du *New York Post*. Le 13 novembre 1947, dans un article signé Sim Thomas, rédigé par le journaliste André Ulmann, l'hebdomadaire *Les Lettres françaises*, journal proche du Parti communiste français, l'accuse d'être un désinformateur et un agent des États-Unis.

Kravchenko porte plainte contre *Les Lettres françaises* pour diffamation, et notamment contre Claude Morgan, directeur et André Wurmser, rédacteur. « *La grande 'machine' anticommuniste mise sur pied en France par le département d'État et la CIA fut, en 1949, l'affaire Kravtchenko* », indique l'historien Irwin M. Wall, qui souligne par ailleurs : « *Kravtchenko n'agissait pas seul. Les plus hauts responsables du département d'État et de la CIA s'occupèrent du procès [...]. Dean Acheson suivait l'affaire personnellement : ainsi c'est lui qui, par télégramme, demanda à l'ambassadeur américain à Paris de prévenir Me Izard que les témoins venus d'Allemagne étaient à sa disposition* ». Cela ne remet évidemment pas en cause la réalité des camps d'internement soviétiques.

Le procès, qualifié de « procès du siècle », débute le 24 janvier 1949 devant le tribunal correctionnel de la Seine et dure deux mois. Une centaine de témoins y participent. L'Union soviétique envoie, afin qu'ils le désavouent, d'anciens collègues de Kravchenko et son ex-épouse. Ils sont soumis aux questions embarrassantes de Georges Izard. Les avocats de Kravchenko font venir à la barre des survivants de camps de concentration soviétiques. Parmi eux, Margarete Buber-Neumann, la veuve du leader communiste allemand Heinz Neumann — victime de la Grande terreur et fusillé en 1937 —, elle-même déportée dans un camp du Goulag. Après la signature du Pacte germano-soviétique, elle avait été livrée par Staline à l'Allemagne nazie et envoyée dans le camp de concentration de Ravensbrück.

Le 4 avril 1949, le procès est remporté par Kravchenko. Le tribunal lui accorde un dédommagement de 150 000 francs, somme symbolique en comparaison des 11 millions demandés en réparation de la diffamation, et condamne Claude Morgan et André Wurmser à 5 000 francs d'amende chacun.

En appel (novembre-décembre 1949), bien que la condamnation soit maintenue, les avocats de Wurmser et Morgan réussirent à réduire les dédommagements à un franc symbolique par procédure, soit trois francs.

Les intellectuels de la gauche non communiste brillent par leur absence durant le procès.

Les témoins de Kravchenko sont essentiellement des *personnes déplacées*, dont certaines avaient été internées dans des camps de travail. Parmi leurs témoignages, celui de Margarete Buber-Neumann eut un grand retentissement. Il faut noter également celui d'André Moynet.

Le procès vit l'intervention pour la défense de nombreux « *témoins de moralité* », appelés « *compagnons de route* » par les anti-communistes, dont : Emmanuel d'Astier de la Vigerie, Jean Bruhat, Louis Martin-Chauffier, Pierre Courtade, Roger Garaudy, Fernand Grenier, Frédéric Joliot-Curie, Ernest Petit, Vladimir Pozner, Vercors.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

25 février 1975 : dernier vol du Général Yeager dans les Forces.

Charles Elwood Yeager, dit Chuck Yeager, né le 13 février 1923 à Myra en Virginie-Occidentale et mort le 7 décembre 2020 à Los Angeles en Californie, est un aviateur américain. Il est rentré dans l'histoire de l'aviation en étant le premier à franchir le mur du son, à bord de l'avion-fusée Bell X-1, le 14 octobre 1947.



Chuck Yeager entre dans l'*United States Army Air Corps* quelques mois avant l'engagement des États-Unis dans la Seconde Guerre mondiale, le 12 septembre 1941. Affecté en Grande-Bretagne à partir de novembre 1943, il acquiert le statut d'as de l'aviation et termine le conflit au grade de capitaine avec treize appareils allemands abattus à son palmarès. Il est un des premiers pilotes à avoir abattu un Me 262 et le premier pilote connu à être devenu « *As en un jour* » (cinq victoires le même jour).

Le 4 mars 1944, aux commandes de son North-American P-51B « *Mustang* », baptisé *Glamorous Glen*, il remporte sa première victoire en combat aérien, sur un Messerschmitt Bf 109. Le lendemain pour sa neuvième mission de guerre, il fait partie de l'escorte de 219 B24 Liberator qui ont pour objectifs l'aérodrome de Bergerac-Roumanière, puis ceux situés dans les Charentes sur la route du retour. Peu de temps après que la formation de bombardiers franchisse la côte dans les environs de Biscarrosse (Landes), un Messerschmitt Bf 109 et quatre Focke-Wulf 190 mènent la première interception dans le Sud-Gironde. Ces avions appartiennent au Jagdgruppe West, unité de formation chasse, dispersée sur plusieurs aérodromes du Sud-Ouest. Les Allemands attaquent simultanément les bombardiers et les chasseurs américains. Le Messerschmitt vient de décoller de Cazaux (Gironde) rejoint par deux

Focke-Wulf 190 de Fontenay-le-Comte (Vendée) et deux autres de Bussac-Bédénac (Charente-Maritime). Le Messerschmitt 109 touche le B24 « Aphrodite's Disciples » mais le mitrailleur dorsal du bombardier, William Gabonay parvient à l'abattre selon les rapports d'évasion de l'équipage. Le pilote saute en parachute et l'avion s'écrase à Lucmau (Gironde). Le B24 en feu est abandonné par l'équipage et s'écrase à Dieulivol (Gironde). Un des Focke-Wulf 190 surprend Chuck Yeager. Son appareil est touché par une rafale. Le Mustang de Chuck Yeager s'écrase à Romestaing (Lot-et-Garonne) à la limite de Cours-les-Bains (Gironde). Les câbles de commande étant sectionnés, Yeager est obligé de sauter, à une altitude de 6 000 mètres après avoir retiré son masque à oxygène. Sentant qu'il risque de s'évanouir dans sa chute, il ouvre son parachute relativement haut, à 2 500 mètres, se mettant à la merci des chasseurs allemands. Et, bien qu'il soit contraire au code militaire et à la tradition chevaleresque des débuts de l'aviation de viser un homme sous parachute et sans défense, le pilote l'ayant descendu plonge à nouveau sur lui pour une nouvelle passe. Yeager est sauvé par son ailier, le capitaine William O'Bee O'Brien, du *363rd Fighter Squadron, 357th Fighter Group*, qui abat avant le Focke-Wulf 190 du pilote allemand, Irmfried Klotz qui se tue au sol, son parachute ne s'étant pas ouvert. L'avion qui a explosé en vol s'écrase à Auros (Gironde). Les deux autres Focke-Wulf 190 sont également abattus. Le premier s'écrase à Noaillac (Gironde) et le second à Allons (Lot-et-Garonne). Le quatrième parvient à prendre la fuite. Chuck Yeager est recueilli par la famille de Vera Starodvorsky au moulin de La Rode qui le soumet à un interrogatoire très serré puisqu'elle est anglophone, de peur qu'il s'agisse d'un agent allemand infiltré. Yeager écrira lui-même : « *j'ai été cuisiné par cette sacrée bonne femme* ». Une voisine lui fournira un béret et le costume de son mari alors prisonnier de guerre. Il est exfiltré par l'Espagne en compagnie de huit membres de l'équipage du B24 « *Aphrodite's Disciples* », James D'Amore, le radio, ayant été tué par les Allemands après sa descente en parachute à Sainte-Bazaille (Lot-et-Garonne). Yeager est autorisé exceptionnellement à reprendre les missions de guerre et retourne au combat dès le début de l'été 1944.

Après-guerre, Chuck Yeager revient plusieurs fois sur le site où il a sauté en parachute, et le survole même 64 ans plus tard, à bord d'un A380, lors d'une visite qu'il fit chez Airbus, à Toulouse, en 2008. De même, Yeager n'a pas oublié les résistants qui l'ont sauvé et lui ont permis de passer en Espagne. À 95 ans, en mai 2018, il renouvelait son pèlerinage dans les Hautes-Pyrénées, d'où il a pu rejoindre l'Espagne en 1944.

Des éléments récupérés du Mustang de Yeager, ainsi que du Focke Wulf abattu sont exposés au musée Aeroscopia de Toulouse.

Après la guerre, il reste dans l'US Air Force nouvellement créée et devint pilote-instructeur, puis pilote d'essai à partir de juillet 1945. Transféré sur la base de Muroc Field en Californie (aujourd'hui la base Edwards), il est le premier homme à franchir le mur du son le 14 octobre 1947 à 10 h 18, à bord du prototype Bell X-1, avion fusée dessiné d'après la balle de calibre 12,7 mm qui sort du canon d'un fusil à vitesse supersonique. La veille de ce vol historique, Chuck fait une chevauchée dans le désert et chute, se brisant deux côtes. Résolu à ne pas déclarer forfait pour ce vol d'essai, il tait son accident et monte le lendemain, blessé, à bord de l'appareil : pour fermer la baie vitrée de son cockpit, il doit improviser un levier de fortune avec un morceau de manche à balai dissimulé dans son blouson de cuir.

En septembre 1953, Chuck Yeager est l'un des premiers Américains à piloter un MiG-15 qu'un pilote déserteur Nord-Coréen, No Kum-Sok, a remis à l'armée américaine.

En mai 1955, il retourne en Europe avec le grade de lieutenant-colonel pour prendre le commandement du 417th Fighter-Bomber Squadron sur la base de Hahn en RFA, puis sur la base de Toul-Rosières en France, de juillet 1956 à juillet 1957.

Le 10 décembre 1963, Yeager échappe de justesse à la mort, alors qu'il perd le contrôle du prototype Lockheed NF-104A à l'altitude de 108 700 pieds (33 131 mètres) lors d'un « *zoom climb* ». Parvenant à s'éjecter après une chute vertigineuse de 100 200 pieds (30 540 mètres), il s'en sort gravement brûlé.

Les deux vols sont racontés dans le livre de Tom Wolfe et le film du même nom de Philip Kaufman, *L'Étoffe des héros* (*The Right Stuff*).

En juillet 1966, il prend le commandement du 405th Fighter Wing sur la base aérienne américaine de Clark, aux Philippines, et effectue 127 missions au-dessus du Viêt Nam.