

26 février 1266 : bataille de Bénévent (Italie - près de Naples).

Le 26 février 1266, la **bataille de Bénévent** (Italie) opposa les Siciliens du roi Manfred de Hohenstaufen aux Français et Provençaux de Charles d'Anjou, victorieux. Cette campagne est considérée par l'Église comme une croisade, Manfred étant excommunié.

Charles 1^{er} d'Anjou, Capétien, comte d'Anjou, du Maine, de Provence et de Forcalquier, frère du roi de France Louis IX, était le champion du pape contre les Hohenstaufen, dynastie régnante de Sicile. Après avoir pris l'abbaye fortifiée de Mont-Cassin, la coalition de l'Angevin se dirigea vers Bénévent où le roi Manfred avait réuni son ost.

Les forces angevines comprenaient 12 000 hommes dont 3 000 chevaliers et sergents à cheval, 600 arbalétriers montés, et une infanterie — pour moitié d'arbalétriers — provençaux, auvergnats, champenois, gascons, bretons, flamands et des contingents de miliciens italiens. Manfred avait réuni une troupe deux fois supérieure de 9 000 à 10 000 archers arabes, 300 à 400 cavaliers arabes et berbères, 1 400 chevaliers normands de Sicile, 1 200 chevaliers allemands et 1 000 mercenaires toscans et lombards et quelques milliers de fantassins.

Au matin, les Angevins se mirent en ordre de bataille dans la plaine de l'autre côté du Calore, rivière bordant la ville de Bénévent. Manfred accepta le combat mais la sortie de ses troupes fut ralentie par la foule en liesse dans la ville.

De fait, alors que sa première ligne musulmane arrivait au contact, ses troupes allemandes n'avaient pas traversé le Calore et lui-même était encore en ville. Dans un premier temps, les musulmans harcelèrent la première ligne angevine, constituée d'infanterie, et qui ne tarda pas à lâcher pied. Les musulmans se précipitèrent pour massacrer ces fantassins.

À ce moment la troupe des Provençaux, menée par le maréchal de Mirepoix et Philippe de Montfort, chargea et écrasa les musulmans. Cependant, les Allemands de Manfred, enfin en ordre de bataille, contre-attaquèrent les Provençaux en adoptant une formation en coin. Manfred n'avait toujours pas traversé le pont sur le Calore.

Charles d'Anjou ordonna alors l'assaut de sa troupe qui prit de flanc les Allemands. Devant la déroute de ces derniers, les forces siciliennes de Manfred se replièrent en arrière du pont. Lorsque les Angevins débouchèrent sur sa position, il ne put rallier que quelques centaines d'hommes qui ne suffirent pas à le défendre. Charles d'Anjou ayant exigé de ne pas faire de quartier, Manfred fut massacré sur place.

Cette bataille donna le royaume de Sicile à l'Angevin. Cependant, en 1268, Charles d'Anjou dut affronter le dernier des Hohenstaufen, Conradin à la bataille de Tagliacozzo et, 14 ans plus tard, ayant perdu le soutien du pape, il fut chassé de Sicile par les Vêpres siciliennes et par les héritiers de Manfred : sa fille Constance de Hohenstaufen et son gendre Pierre III

d'Aragon régnèrent alors sur la Sicile.



25 février 1725 : naissance de Joseph Cugnot, ingénieur militaire français connu pour avoir créé la première automobile à vapeur, le *fordier*.

Nicolas Joseph Cugnot est un ingénieur militaire français, né le 25 février 1725 à Void (Meuse) en Lorraine, et mort le 2 octobre 1804 (à 79 ans) à Paris, connu pour avoir conçu et réalisé, entre 1769 et 1771, le premier véhicule automobile jamais construit dans le monde. Il s'agit d'un fardier d'artillerie, mû par une machine à vapeur à deux cylindres, conservé en parfait état au musée des arts et métiers à Paris.

Le travail de Cugnot reste centré sur le domaine militaire. Ses observations sur l'artillerie lourde, le transport et la fortification lui inspirent quelques idées d'inventions nouvelles. Ainsi, il met au point un fusil spécial utilisé par les militaires à cheval. Cependant, ayant d'autres perspectives, concernant entre autres les machines à vapeur, il se retire de l'armée en 1763, pour se consacrer à ses propres recherches.

Après un bref séjour à Bruxelles, Cugnot rentre à Paris et publie en 1766 *Éléments de l'art militaire ancien et moderne* et, en 1769, *Fortification de campagne théorique et pratique*, ouvrage qui rencontrera un certain succès et grâce auquel il se fait connaître dans les milieux militaires. Son concept de véhicule à vapeur, jusqu'alors jamais envisagé, est pris au sérieux. La technologie toute nouvelle de la machine à vapeur (voir Denis Papin et James Watt) est alors un domaine de recherche de pointe.

Le duc de Choiseul, alors secrétaire d'État de la Guerre, tente au même moment de développer l'artillerie : Jean-Baptiste Vaquette de Gribeauval, l'ingénieur militaire délégué à ces missions, donne sa chance à Cugnot et à son fardier. Très intéressé, Choiseul soutient la construction d'un premier prototype, « *aux frais du roi* », en 1769, surnommé le « *cabriot* ». Les essais sont menés en octobre.

Ceux-ci sont concluants, malgré quelques problèmes techniques. La construction d'un second prototype en vraie grandeur est alors ordonnée par Gribeauval. C'est un grand tournant dans la carrière de Cugnot : le coût exorbitant du projet et les fortes réserves émises par les ingénieurs quant à sa « *faisabilité* » n'ont pas suffi à invalider le programme.

La suite de la vie de Cugnot est semée de déconvenues. Le véhicule « *grandeur nature* » étant prêt en 1770, ses premiers essais ont lieu en novembre 1770 à Vanves. Un premier accident survient : on ne parvient pas à freiner le fardier qui défonce un mur en briques.

Une fois l'engin réparé, en juin 1771, Cugnot perd deux de ses précieux soutiens, Choiseul et Gribeauval : le premier a quitté ses fonctions un an plus tôt, le second est également tombé en disgrâce. Les essais ne peuvent se poursuivre. Le prototype est entreposé à l'Arsenal où il tombe dans l'oubli.

À partir de ce moment, on n'entend plus parler de Cugnot dans le domaine militaire. Il continue cependant ses recherches seul : il publie en 1778 *Théories de la Fortification*. À partir de 1779, il touche une pension de 660 livres par an, eu égard à l'intérêt de ses inventions. Dix ans plus tard éclate la Révolution française à Paris : il perd ses revenus et s'installe en Belgique. En 1800, à son retour à Paris, une maigre rente du Consulat lui est attribuée, grâce à laquelle il peut finir sa vie sans souci financier. Cugnot meurt en octobre 1804 à Paris, sans descendance.

C'est donc essentiellement le prototype connu comme le « *fardier de Cugnot* » qui a immortalisé le nom de son créateur. Selon certains de ses contemporains, comme Gribeauval, deux fardiers ont été construits officiellement, le premier étant un modèle réduit.

C'est sans doute lors de son service dans l'armée que Cugnot élabore son projet de fardier à vapeur. L'observation des énormes caissons à traction hippomobile servant au déplacement des pièces d'artillerie, la lourde intendance nécessaire à l'entretien des animaux, source de

retard et de lenteur, suggère sans doute à Cugnot une solution visant à remplacer la traction hippomobile. Ce problème avait déjà été envisagé par son prédécesseur Denis Papin, qui a construit un bateau à vapeur dès 1707, ainsi que par Thomas Newcomen, créateur de la première machine à vapeur proprement dite. Néanmoins, ces inventions ont dû influencer Cugnot.

Les dimensions du véhicule sont importantes : 7,25 m de long et 2,19 m de large. Les roues arrière font 1,23 m de diamètre. Il ne pèse pas moins de 2,8 tonnes à vide et environ 8 tonnes en charge : ancêtre, outre de l'automobile, des chars d'assaut modernes, le fardier est avant tout conçu pour le transport des canons. La célèbre « *marmite* », cuve à eau du système de propulsion, mesure près de 1,50 m de diamètre. La réalisation d'un tel projet nécessite des fonds considérables : il coûte environ 20 000 livres de l'époque, comparables à 200 000 euros de 2014. L'armée ne regarde donc pas sur les moyens : ce nouveau système de transport d'armes lourdes suscite un intérêt indéniable.

C'est grâce au soutien financier de Gribeauval et de Choiseul que le second fardier est construit après les essais du premier en 1769 : il est alors fait appel à Denis Brézin dès avril 1770 pour le lancement du « *chantier* » ; les pompes (cylindres et pistons) sont fabriquées à l'Arsenal de Strasbourg. Rien n'est refusé au bon déroulement de ce projet d'avant-garde. Le « *chariot à feu* », après sa réparation (cf. accident de 1770), est prêt en juin 1771.

Le véhicule se compose de deux parties principales : le moteur (foyer et chaudière), c'est-à-dire la marmite située à l'avant, énorme récipient sous pression, en cuivre, et le châssis, constitué de deux poutres longitudinales reliées par des traverses en bois, structure où doivent prendre place le conducteur et le chargement. La charge repose essentiellement sur les deux grandes roues arrière.

S'agissant de la partie avant, tractrice, les idées de Cugnot sont déjà innovatrices : le « *moteur* » est constitué d'une machine à vapeur à deux cylindres verticaux, les pistons entraînant une unique roue motrice. La marmite alimente la machine à vapeur grâce à un système de transmission de vapeur d'eau sous pression. La machine entraînant la roue motrice par pistons est le prototype simplifié des locomotives à vapeur du siècle suivant.

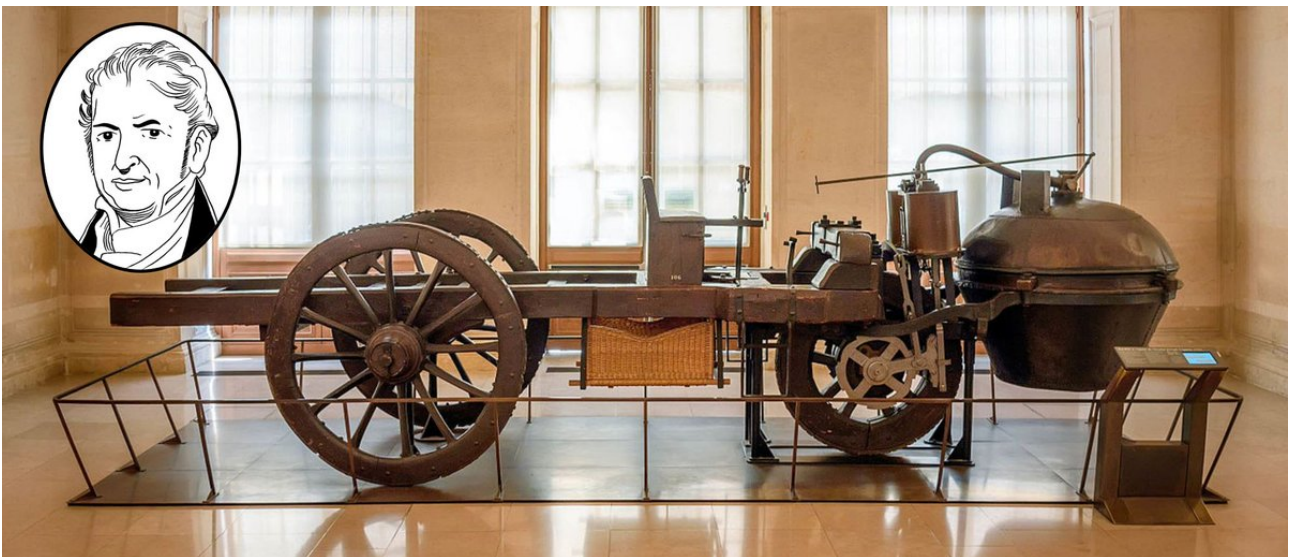
L'appellation « *fardier* » désigne ce type de chariots destinés au transport des charges très lourdes (fardeaux).

Dans l'histoire humaine, le « *chariot à feu* » de Cugnot est le premier véritable prototype de véhicule automobile capable de transporter son conducteur et une charge. C'est aussi la première machine à vapeur à rotation.

Le fardier utilise un moteur dérivé de la machine de Thomas Newcomen pour faire tourner une roue motrice unique à l'aide de deux pistons transmettant l'énergie fournie par une chaudière à vapeur. La « *marmite* » contient une réserve d'eau portée à ébullition par un foyer à bois et la vapeur se transmet via un tuyau à deux pistons entraînant la roue dans un mouvement circulaire (machine dite « *atmosphérique* » de type Newcomen). Le véhicule dispose de quatre commandes : le frein, les poignées de direction (sorte de volant)

qui agissent sur la roue motrice, une tringle reliée au robinet de vapeur et faisant office d'accélérateur, et deux cliquets inversant le mouvement à double effet des pistons pour engager la marche arrière.

Demeuré à l'état de prototype, le fardier souffre de graves défauts de jeunesse. Tout d'abord la mise en œuvre est très longue : l'eau doit atteindre la température voulue ; puis le combustible se consume très rapidement. Les pauses pour recharger le moteur sont donc fréquentes : toutes les douze minutes environ. Le fardier, lorsqu'il est en côte, ne développe pas assez de puissance, du fait de la faible pression de la vapeur. Cugnot n'a pas résolu le problème du freinage, ce qui peut être fatal en descente : la simple pédale qui sert de frein est pratiquement inopérante dans ce cas. Enfin, la vitesse maximale, bien que constituant un succès technologique remarquable, reste néanmoins faible (entre 3,5 et 4 km/h) et permet tout juste de suivre une armée à pied. En dépit de son utilité certaine dans le transport de charges lourdes, le fardier de 1771 n'est donc pas, en l'état, capable de remplacer efficacement les chevaux.





300 ans plus tard, le fardier (fabriqué par la société française UNAC) a bien évolué et est déployé au sein de la 11e brigade parachutiste.

26 février 1777 : création du corps des ingénieurs-géographes militaires.



L'ensemble du corps des ingénieurs est créé par Vauban sous Louis XIV en 1696 et la spécialité de géographe se précise formellement en 1726. Ils sont initialement chargés *de la levée et construction des cartes topographiques et militaires et tracé des camps et marches des armées*. Appelés *Ingénieurs géographes du Roi*, ce nouveau corps est dissous en 1791 (et rattaché au génie), recréé en 1792, il devient le corps impérial des ingénieurs géographes en 1809. Jusqu'à la défaite de 1940, ces spécialistes sont affectés au *Service géographique des armées*.

- Lire le numéro 290 de la RHA consacré à la [géographie militaire](#) (2018).

26 février 1815 : Napoléon 1^{er} quitte l'île d'Elbe.

Napoléon 1^{er} embarque sur le brick *Inconstant* pour Fréjus où il débarque trois jours plus tard, le 1^{er} mars.



26 février 1916 : reprise en main de Verdun.



Pétain revalorise les défenses, met l'artillerie totalement au service des unités d'infanterie au contact, et donne des ordres pour organiser un formidable cordon logistique de 67 km de long où près de 3 000 camions vont circuler chaque jour sans interruption. La *Voie Sacrée* sera un des instruments majeurs de la victoire dans ce secteur.

26 février 1935 : recréation de la *Luftwaffe* en violation du traité de Versailles.

Patrick de Gmeline

Luftwaffe



**338 Photos couleurs
Farbbilder**

EDITIONS HEIMDAL

Bien que le traité d'armistice soit toujours en vigueur, le 26 février 1935, Adolf Hitler ordonne à Hermann Göring de rétablir la *Luftwaffe*. Ni la France ni le Royaume-Uni, ni la Société des Nations ne s'opposent *de facto* à cette violation du traité, ni dans d'autres domaines d'ailleurs. Bien que la nouvelle *Luftwaffe* soit une organisation totalement indépendante de l'armée, elle continue néanmoins la tradition d'attribuer des grades militaires au personnel, une tradition maintenue même aujourd'hui par la *Bundesluftwaffe* (c'est-à-dire, l'armée de l'air de la RFA) et par beaucoup d'autres armées de l'air du monde. Et pourtant, il est à observer que le service

aérien paramilitaire en vigueur avant la promulgation de la *Luftwaffe* portait le nom du *Deutscher Luftverband* (DLV), dont le chef était [Ernst Udet](#). Ses membres portaient l'uniforme et l'insigne qui continue à apparaître sur l'uniforme de la *Luftwaffe*, bien que les noms des « *grades* » soient plus « *civils* » que militaires.

La *Luftwaffe* saisit l'occasion de tester l'efficacité de ses tactiques de combat et de ses appareils pendant la Guerre civile espagnole de 1936-1939 quand la [Légion Condor](#) va en Espagne pour y donner un appui aérien à coup d'État conduit par Francisco Franco contre le gouvernement républicain. Les machines, dont les noms deviendront fameux dans le monde entier, incluent notamment le *Junkers Ju 87* « *Stuka* » (*Sturzkampfflugzeug* = avion de combat en piqué), spécialisé dans le bombardement en piqué, offrant alors une bien plus grande précision que le bombardement en altitude, et le *Messerschmitt Bf 109*, l'avion de chasse le plus fameux en Allemagne.

26 février 1943 : mort de l'adjudant Antoine Casenobe, As de l'armée de l'Air.

Antoine Casenobe se passionne très jeune pour l'aviation et est breveté pilote en 1934. Il est affecté à la 33^e escadre de reconnaissance puis rejoint le groupe de chasse (GC) II/4, à sa création, le 15 mai 1939. Au moment de la déclaration de guerre, le 3 septembre 1939, il est sergent-chef à la 3^e escadrille basée à Xafféwillers. La SPA 160 « *Diable Rouge* » est équipée de chasseurs américains Curtiss H.75-A2.

Dans l'après-midi du 8 septembre 1939, une patrouille d'escorte de cinq H.75 est attaquée par plusieurs Messerschmitt Bf 109 allemands. L'adjudant Pierre Villey et le sergent-chef Antoine Casenobe abattent chacun un appareil ennemi au-dessus de Auerbach-Schaidt (Allemagne), offrant ainsi à l'escadrille les deux premières victoires obtenues au cours du premier combat aérien de la bataille de France.

À cette première victoire éclatante, six autres viennent s'ajouter, portant son score à 2 victoires individuelles et 5 en association avec d'autres pilotes, le faisant entrer dans le club des As de l'aviation totalisant un minimum de 5 victoires homologuées.

- le 21 novembre 1939, il abat un Messerschmitt Bf 109 aux environs de Pirmasens (Allemagne) ;
- le 15 mai 1940, il abat un Henschel Hs 126 au-dessus de la forêt de Signy-l'Abbaye ;
- le 15 mai 1940, il abat un Messerschmitt Bf 109 dans la région de Flosse-Feoennes (Belgique) ;
- le 16 mai 1940, il abat un Dornier Do 17 entre Fismes et Reims ;
- le 16 mai 1940, il abat un Messerschmitt Bf 110 entre Fismes et Reims ;
- le 9 juin 1940, il abat un Messerschmitt Bf 109 au-dessus de Morionvilliers.

L'as allemand Otto Bertram revendique avoir abattu, le 20 avril 1940 au-dessus de Saint-Avold, un H.75-A2 n° 189 piloté par le sergent-chef Casenobe. Cette victoire n'a jamais été homologuée. Toutefois Casenobe a bien été touché à cette date comme le relate le journal de

marche du GC II/4 d'avril 1940 : « *Casenobe s'est posé train rentré sur le terrain, avec un obus sous le fuselage, à l'aplomb du bord de fuite, qui lui a pulvérisé la batterie, sectionné un aileron et coupé la direction.* »

Antoine Casenobe aura effectué 31 missions pendant la « *drôle de guerre* » comprise entre le 3 septembre 1939 et le 9 mai 1940, et 35 autres missions pour la période allant du 10 mai au 15 juin 1940. Le groupe de chasse II/4 commence alors à se replier vers le sud devant l'avance allemande, traverse la Méditerranée et se regroupe le 20 juin à Meknès au Maroc, 2 jours avant la signature de l'armistice du 22 juin 1940.

Son groupe de chasse ayant été dissout en août 1940, Antoine Casenobe est affecté à la 1^{re} escadrille du GC I/5, puis à la troisième escadrille du GC II/5. Le débarquement des Alliés dans les territoires français d'Afrique du Nord, le 8 novembre 1942, lui permet de reprendre le combat contre les envahisseurs. Il est nommé adjudant aviateur au groupe de chasse La Fayette basé à Médiouna, près de Casablanca, au Maroc. Ce groupe, dont les H.75 ont été détruits lors du bombardement allié du 9 novembre, est rééquipé par les américains avec des Curtiss P-40 F à partir du 25 novembre 1942. Casenobe participe à la campagne de Tunisie en janvier et février 1943.

Le 23 février 1943 à l'aube, l'escadrille doit évacuer le terrain d'aviation de Kalâa Djerda en Tunisie menacé par l'avancée des chars de l'*Afrikakorps*. Les mauvaises conditions météo obligent les pilotes à se poser sur un terrain de fortune entre Batna et Biskra en Algérie. Le sol boueux fait capoter les P-40 de Marcel Vernier et d'Antoine Casenobe. Si Vernier s'en sort sans blessure grave, Casenobe est victime d'une fracture de la colonne vertébrale. Il décède le 26 février 1943 à l'hôpital militaire Maillot à Alger.

25 février 1961 : mort à 51 ans de Mohammed V du Maroc, compagnon de la Libération.

Roi du Maroc de 1957 à 1961, Compagnon de la Libération, il fut le premier souverain accueilli en France après la victoire de 1945.



Mohamed V (1909-1961), Sultan entre 1927 et 1957 puis Roi du Maroc entre 1957 et 1961.

25 février 1991 : mort à 93 ans du médecin général inspecteur Raoul Chavialle.

Louis, Jean-Baptiste, Raoul Chavialle est un médecin général inspecteur né le 21 novembre 1897 à Collandres (Cantal), décédé le 26 février 1991 au Val de Grâce à Paris. Après un primaire à l'école communale de Collandres, il poursuit sa scolarité comme pensionnaire au lycée Émile-Duclaux (Aurillac - Cantal) où il obtient son baccalauréat.



Le 8 janvier 1916, Raoul Chavialle est incorporé au 116^e Régiment d'artillerie lourde de Castres (Tarn). Le 7 juin 1917 à 16 h 30, il est blessé au Bois de Beau-Marais, au nord-ouest de Pontavert (Aisne). Il reçoit la Croix de guerre avec citation et palme. Le 18 juillet 1917, il est promu maréchal des logis. Et le 1^{er} mars 1918, il est nommé sous-lieutenant au feu. Il est muté au 311^e régiment d'artillerie lourde et est démobilisé en septembre 1919.

Après la Grande Guerre, il s'inscrit à la faculté de droit de Paris pour passer une licence, puis s'inscrit à la faculté de médecine de Saint-Antoine (Paris). À l'issue de deux années, il s'inscrit en médecine militaire où il est admis à l'École du service de santé militaire de Lyon, aujourd'hui École du service de santé des armées de Lyon-Bron, en décembre 1921. Il est reçu docteur en médecine en décembre 1924 après avoir soutenu une thèse intitulée *Contribution à l'étude de la méningococcie à forme foudroyante : les lésions hémorragiques des capsules surrénales, le syndrome d'insuffisance surrénale suraiguë*. Après des stages dans différents hôpitaux du gouvernement militaire de Paris de 1924 à 1926, il est affecté au 3^e régiment d'aviation de Châteauroux de 1927 à 1929 (Indre).

Puis rejoint l'École militaire d'infanterie et de chars de combat de Saint-Maixent (Deux-Sèvres) de 1930 à 1934. Là, il y rencontre le général Michelin qui le décore du grade de chevalier dans

l'ordre de la Légion d'honneur en 1932. Il est alors médecin capitaine.

Nommé médecin commandant en 1935, il quitte Saint-Maixent pour le 5^e régiment d'infanterie de Courbevoie (Hauts-de-Seine) pour l'École supérieure d'éducation physique de Joinville-le-Pont (ancêtre de l'INSEP) (Val-de-Marne).

En 1940, il commande l'ambulance médicale n° 25, puis le groupe de santé divisionnaire n° 97/7^e DINA (division d'infanterie nord-africaine). Sa conduite lui vaut une citation le 2 juillet 1940 à l'ordre du régiment : *« pour, dans les circonstances les plus difficiles, avoir donné un bel exemple des plus belles qualités militaires »*.

Il rejoint une nouvelle affectation à l'École d'instruction sportive de Pau (Pyrénées Atlantiques) où le franchissement le 11 novembre 1942 de la zone libre le décide à poursuivre le combat. Et à l'aide d'un passeur alpiniste chevronné, guide de haute montagne, Henri Barrio, franchit les Pyrénées par les cols de la vallée d'Aspe. Pour donner l'exemple, c'est en uniforme, décorations pendantes qu'il franchit la frontière. Il est arrêté par la garde civile espagnole et détenu au Camp de concentration Miranda de Ebro. Il en sortira grâce à l'action du consul de France à Saragosse pour rejoindre Alger.

Il intègre l'Armée d'Afrique puis le Corps expéditionnaire français en Italie. Il dirige l'hôpital de campagne n° 425 en septembre 1943 (en Italie) et est nommé directeur du Service de Santé de la 4^e division marocaine de montagne (4^e D.M.M.) le 29 février 1944. Il participe à la Campagne d'Italie et à la bataille du Monte Cassino où ses innovations (jeeps médicales, évacuation sanitaire par Piper-Cub ou EVASAN et hôpital de campagne avancé) sauvent bien des vies et font l'admiration du général Mark Wayne Clark qui commandait alors l'armée américaine.



Il est blessé en visitant les premières lignes près du Garigliano. Il participe, avec les autres Français, à l'entrée victorieuse dans Rome et est de ceux qui sont reçus par le souverain pontife. Le 22 septembre 1944, il est élevé au grade d'officier de la Légion d'honneur.

Il rejoint la première armée française du général Jean de Lattre de Tassigny comme directeur du service de santé de la 4^e D.M.M. Il participe aux campagnes de France, d'Allemagne, d'Autriche. Il termine la Seconde Guerre mondiale avec 4 citations dont une au corps d'armée sur sa Croix de guerre.

Il est nommé médecin général le 1^{er} août 1949 comme directeur de l'école du service de santé militaire de Lyon de 1947 à 1954 (membre consultant du comité consultatif de Santé, le 23 janvier 1948). Il participe activement à la reconstruction des bâtiments de l'École du service de santé militaire avenue Berthelot. Il instaure le parrainage des promotions, veille à la qualité des enseignements médicaux, scientifiques et militaires des futurs médecins et fait ériger un grand mat pour les couleurs dans la cour de l'École. Il est choisi comme parrain de la promotion 2012 de l'École de santé des armées de Bron, dont le baptême a eu lieu le 5 octobre 2013.

Il est nommé directeur du service de santé de l'Afrique du Nord et de la 10^e région militaire le 8 décembre 1954 jusqu'au 15 mai 1958, puis inspecteur du service de santé de l'armée de Terre. Il passe en 2^e section le 2 novembre 1959.