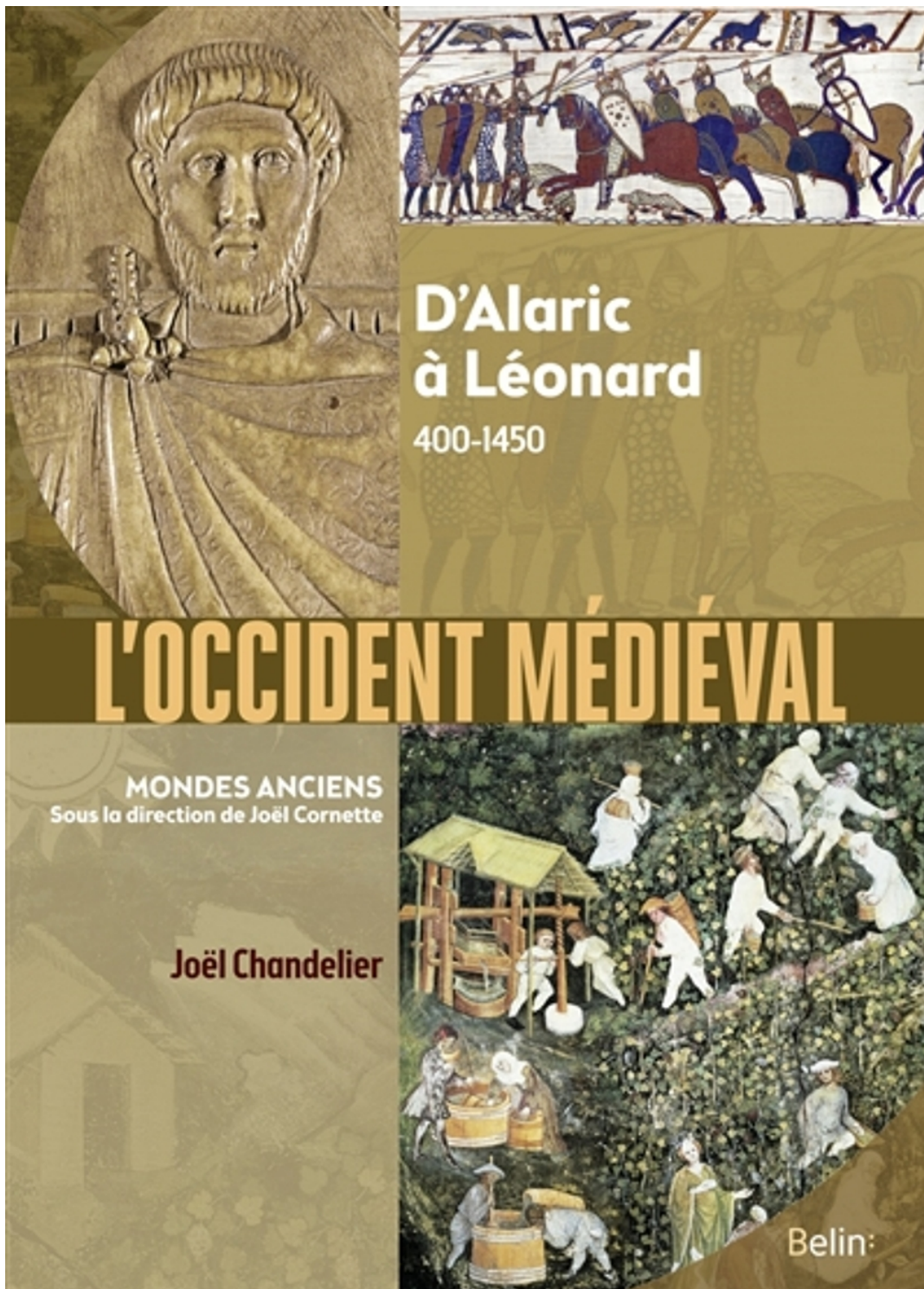


28 novembre 587 : traité d'Andelot entre Gontran 1er (roi de Bourgondie) et son neveu Childebert II (roi d'Austrasie).

En novembre 587, le roi Childebert II d'Austrasie, accompagné de sa mère la reine Brunehaut et de sa sœur Chlodoswinthe ainsi que de son épouse Faileuba et du conseiller Magnéric de Trèves, alla à la rencontre de Gontran, roi des Francs de Bourgondie, à Andelot (aujourd'hui Andelot-Blancheville), près de Chaumont dans la Haute-Marne, afin de réconcilier les royaumes d'Austrasie et de Bourgondie. Les parties s'échangèrent des prisonniers : les Austrasiens livrèrent le duc Gontran Boson aux Burgondes, que le roi Gontran fit juger immédiatement et condamner à mort, et les Burgondes livrèrent aux Austrasiens Dynamius le Patrice, recteur de Provence, et Loup, duc de Champagne, que Childebert II accepta de reprendre sous sa domination. Les deux rois négocièrent un pacte, lequel déboucha sur le traité d'Andelot, daté du vendredi 28 novembre 587 (« *de la vingt-sixième année du règne du seigneur roi Gontran et la douzième du seigneur Childebert* »), en présence de nombreux évêques et grands laïcs des deux royaumes.



Ce traité assura la paix perpétuelle entre l'Austrasie et la Burgondie et reconnut à Gontran les possessions de Châteaudun, Vendôme et les fortifications de la région de Chartres et d'Étampes. Childebert II se vit reconnaître, à l'exception du duché de Dentelin (c'est-à-dire Paris), les possessions de

son père Sigebert 1^{er} : Meaux, Tours, Poitiers, Avranches, Aire-sur-Adour, Couserans, Labourd et Albi. De plus, il reçut les deux tiers de Senlis avec une option d'achat sur le dernier tiers, propriété de Gontran, en échange de domaines situés à Ressons, près de l'Oise.

Le traité disposait en outre que le dernier vivant recevrait le domaine de l'autre. Gontran considérait son neveu comme son héritier. En échange, Childebart s'engagea à protéger la princesse Clotilde, fille du roi Gontran, après la mort de celui-ci. Si Childebart venait à mourir en premier, Gontran s'engageait à protéger les princes Thibert II et Thierry II, les faisant héritiers des deux royaumes, la reine-mère Brunehaut, la sœur du roi, la princesse Clodoswinthe et la reine Faileuba.

Le texte reconnu officiellement à Brunehaut son pouvoir de reine, par la mention de son nom sur la suscription du traité. Brunehaut réclama le douaire que Chilpéric 1^{er} avait constitué pour Galswinthe en Aquitaine, Gontran lui restitua Cahors mais, bien que Brunehaut s'en vît confirmer la propriété, il décida d'administrer en usufruit sa vie durant Bordeaux, Limoges, le Béarn et la Bigorre. Chlodoswinthe, Faileuba et Clotilde, nièce de Brunehaut, furent assurées de leurs rentes et biens en dépit de la mort des souverains mérovingiens.

Les anciens leudes de Sigebert 1^{er} durent jurer fidélité à Childebart II et l'accueil de fuyards fut interdit. Néanmoins, le texte assurait la libre circulation des voyageurs et des marchands entre les deux royaumes. Les parties stipulèrent également que les dons accordés par les souverains restaient valides malgré les partages de territoire. Les deux rois et la reine jurèrent de respecter le pacte, échangèrent des cadeaux et s'embrassèrent en signe de paix.

28 novembre 1627 : bataille navale d'Oliwa (guerre suédo-polonaise).

La bataille navale d'Oliwa a été livrée durant la guerre suédo-polonaise (1620-1629), au large du port de Gdańsk (Dantzic à l'époque). Elle opposa une flotte polono-lituanienne à une escadre suédoise qui fut battue.

Les Suédois, qui disposaient d'une marine puissante, bloquaient les côtes polonaises et en particulier, le port de Gdańsk. Le 28 novembre, la flotte polonaise défia l'escadre qui bloquait le port. Les Suédois avaient une longue tradition navale, ce qui n'était pas du tout le cas de la Pologne, qui allait livrer son premier combat. Les Polonais disposaient de l'avantage numérique, mais les Suédois avaient des vaisseaux plus puissants.

Alors que les six vaisseaux de l'escadre suédoise vogaient en provenance de la péninsule de Hel, la flotte polonaise, commandée par l'amiral Arend Dickmann sortit du port de Gdańsk où elle était ancrée et attaqua, prenant complètement au dépourvu ses adversaires qui ne s'attendaient nullement à une telle réaction.

Le *Ritter Sankt Georg* (« Chevalier de Saint-Georges »), navire amiral polonais, appuyé par le *Meerweib* attaqua le *Tigern*, navire amiral suédois de l'amiral Nils Stiernsköld. Les deux

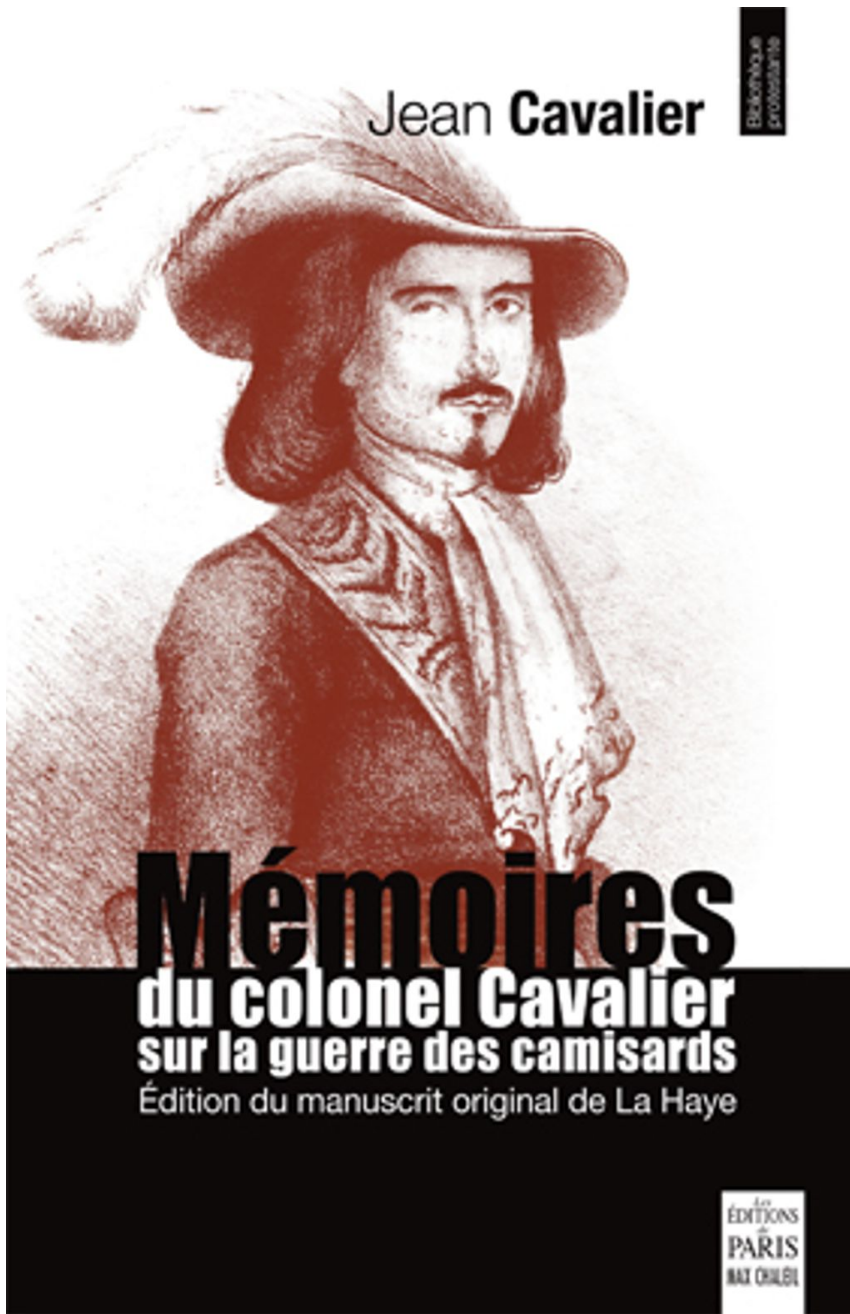
bâtiments s'abordèrent et l'infanterie de marine polonaise s'empara du vaisseau suédois après une lutte féroce. Le petit galion *Meermann* s'attaqua quant à lui au *Solen*, pourtant beaucoup plus imposant et le défia, mais son capitaine préféra le faire sauter plutôt que de le rendre. Les quatre navires restant prirent alors la fuite et ne furent pas rattrapés.

Dickman et Stiernsköld périrent tous deux dans la bataille.



28 novembre 1681 : naissance du camisard Jean Cavalier.

Son père, un paysan illettré, est contraint par la persécution de devenir catholique ainsi que sa famille. Cependant, sa mère l'élève secrètement dans la foi protestante. Il est goujat de ferme, puis mitron à Anduze. Il doit s'exiler à Genève au cours de l'année 1701 en raison de ses convictions religieuses. Il retourne dans les Cévennes après l'assassinat au Pont-de-Montvert, de l'abbé François de Langlade du Chayla, inspecteur des missions catholiques, le 24 juillet 1702, événement qui marque le début de la guerre des Cévennes.



En quelques mois, Jean Cavalier devient le principal chef de la révolte des camisards, dont il porte dès lors l'étendard. Il se révèle être un excellent meneur d'homme et un fin tacticien militaire, avec une parfaite connaissance du pays, ce qui offre un rôle capital : le maréchal de Villars, dit de lui qu'« *il était aussi courageux en attaque que prudent en retraite* ». Durant ces deux années terribles que dure ce soulèvement de paysans protestants, il tient tout d'abord en échec le lieutenant général Victor-Maurice de Broglie, puis son remplaçant, le maréchal de France Nicolas Auguste de La Baume de Montrevel.

Les mois de novembre et décembre 1702 voient les premiers succès camisards. Le jour de

Noël 1702, Jean Cavalier ose tenir une assemblée religieuse aux portes d'Alès et met en fuite les milices locales qui viennent l'attaquer.

À Vagnas, le 10 février 1703, il met en déroute les troupes royales, mais, bientôt vaincu à son tour, il doit fuir. Le 29 avril 1703, après avoir convoqué une assemblée dans la vallée de Malle-Bruisse, Cavalier se retire avec une troupe de camisards près de la tour de Bilhot à proximité de Bagard, dont la situation semble sûre. Le secret de cette retraite est éventé, à la suite de la trahison d'un meunier, qui assure la subsistance des camisards. Cent louis d'or lui sont offerts par le maréchal de Montrevel, en échange d'informations qui permettent au brigadier de Planque de mener une attaque surprise qui se révèle victorieuse sur les camisards. Au cours de la nuit du 29 au 30 avril 1703, trois cents camisards sont tués, tandis que dans les rangs de l'armée royale, huit officiers et douze soldats trouvent la mort.

Mais, le 14 mars 1704, 1 100 camisards commandés par Jean Cavalier remportent leur plus grande victoire : 400 à 600 soldats d'élite de la marine et 60 dragons du Roi sont mis en déroute à Martignargues, entre 180 et 350 soldats royaux sont tués lors de l'affrontement contre une vingtaine de morts pour les camisards. À l'annonce de cette nouvelle, Louis XIV renvoie Montrevel et nomme un autre maréchal de France, Claude Louis Hector de Villars, pour le remplacer.

Le 19 avril, à Nages, deux jours avant son départ, Montrevel à la tête de 1 000 hommes bat cependant Cavalier et s'empare de son quartier général. Cavalier parvient tout de même à conserver les deux tiers de ses troupes. Aussi, le 30 avril, entame-t-il des négociations avec les Royaux. En dépit de la volonté royale de s'imposer par la force en exerçant des représailles souvent très violentes contre les huguenots cévenols (« *le brûlement des Cévennes* », politique de la terre brûlée menée depuis septembre 1703 par l'armée royale), le charisme, l'irréductible volonté, l'absolue confiance de ses partisans et les victoires qu'il remporte, imposent Jean Cavalier comme un interlocuteur incontournable du maréchal de Villars, désireux de mettre un terme à cette sédition meurtrière. Le 16 mai, Cavalier rencontre à Nîmes le maréchal de Villars et demande l'amnistie pour lui et ses hommes, l'autorisation de quitter la France et la libération des prisonniers, la permission pour tous les religionnaires de vendre leurs biens, et demande pour lui-même un régiment dont il serait le colonel. Le 27 mai 1704, Louis XIV se montre favorable aux requêtes des camisards conduits par Cavalier. Cette capitulation n'est pas du goût des autres chefs camisards, qui poursuivent la lutte, mais privés de leur seul chef militaire d'envergure et donc sans grand succès.

Devenu colonel, Cavalier se voit attribuer une pension annuelle de 1 200 livres, mais, par crainte d'être compromis auprès de ses coreligionnaires, il quitte la France le 23 juin 1704, accompagné d'une centaine de ses fidèles compagnons d'armes.

Cavalier se met un temps au service du duc de Savoie, qui lui accorde de constituer et commander un régiment de camisards pour servir le roi d'Angleterre lors de la guerre de Succession d'Espagne. En 1706, à la tête d'un régiment anglo-portugais composé en partie de camisards, il se bat contre la France, et échappe de peu à la mort lors de la bataille d'Almansa, où il est grièvement blessé et son régiment détruit, ce qui provoque sa retraite militaire.

Jusqu'en 1710, il fait la navette entre l'Angleterre et la Hollande, avant de se retirer près

de Dublin, où il vit de la petite pension qu'il a obtenue. Il épouse une Irlandaise, Eachna Mckay.

Il lui faut attendre l'année 1735 pour être promu général de brigade. En 1738, George II, roi de Grande-Bretagne et d'Irlande, le nomme lieutenant-gouverneur de l'île de Jersey. Il meurt le 17 mai 1740, dans sa demeure de Chelsea au bord de la Tamise. Il est enterré dans le cimetière de ce faubourg ouest de Londres.

28 novembre 1809 : bataille d'Alba de Tormes (Salamanque).

La bataille d'Alba de Tormes eut lieu le 28 novembre 1809 à Alba de Tormes, au sud-est de la ville de Salamanque en Espagne, dans le cadre de la guerre d'indépendance espagnole. Elle opposa les forces françaises du général François Étienne Kellermann à l'armée espagnole d'Estrémadure commandée par le duc del Parque. L'affrontement se solda par une victoire française.

La junte suprême centrale, qui était chargée de la direction des opérations côté espagnol, avait planifié pour la fin de l'année 1809 une double attaque contre Madrid. À l'ouest, les troupes espagnoles du duc del Parque remportèrent initialement plusieurs combats contre le 6^e corps français du général Jean Gabriel Marchand, notamment à la bataille de Tamames. Lorsque del Parque apprit que la seconde armée espagnole avait été écrasée à Ocaña, il suspendit son avance et se replia rapidement en direction du sud. Le général Kellermann, venu au secours de Marchand avec une division de dragons, prit le commandement et se lança à la poursuite de son adversaire, qu'il rattrapa peu après à Alba de Tormes.

Sans attendre l'arrivée de l'infanterie, dragons, chasseurs et hussards de Kellermann se jetèrent sur les forces espagnoles adossées à la rivière Tormes et leur infligèrent une cuisante défaite. Les fantassins de Marchand furent en partie engagés vers la fin du combat, mais l'essentiel de l'action fut mené par la cavalerie française qui fit subir de lourdes pertes aux défenseurs. Les hommes de del Parque furent contraints de se réfugier dans les montagnes pour l'hiver, dans des conditions particulièrement rudes.



28 novembre 1862 : bataille de Cane Hill (guerre de Sécession).

La bataille de Cane Hill s'est déroulée dans le comté de Washington, Arkansas, le 28 novembre 1862 lors de la guerre de Sécession. Les troupes de l'Union sous le commandement du brigadier général James G. Blunt repoussent les confédérés commandés par le brigadier général John S. Marmaduke vers les Boston Mountains dans le nord-ouest de l'Arkansas.

La bataille de Cane Hill fait partie de la tentative confédérée de repousser les forces de l'Union vers le Missouri et de reprendre le terrain perdu pendant la campagne de Pea Ridge au début de 1862, quand les forces de l'Union ont sécurisé les parties septentrionales de l'Arkansas. Le général confédéré Thomas C. Hindman déplace son armée de 11 000 soldats dans Fort Smith, Arkansas, et se prépare à traverser les montagnes Boston à l'extrémité nord-ouest de l'État. Là bas, Blunt avec 5 000 hommes l'attend. Hindman espère attaquer la force de Blunt, qui se trouve à plus de 110 kilomètres (70 miles) des renforts de l'Union les plus proches. Hindman envoie Marmaduke et 2 000 cavaliers pour fixer Blunt sur place pendant que Hindman déplace le reste de sa force au travers des montagnes.

Blunt bouleverse le plan confédéré en avançant vers le sud lorsqu'il entend parler de l'approche de Marmaduke. Marmaduke n'est pas préparé à rencontrer Blunt, qui se trouve à 56 kilomètres plus au sud qu'il ne le pensait. Les troupes de Marmaduke sont surprises et en

infériorité numérique quand Blunt lance son attaque le 28 novembre 1862. Marmaduke commence, à la hâte, une retraite, et ordonne à la cavalerie du colonel Jo Shelby de lancer une action de retardement pendant que le reste des confédérés se réfugie dans les montagnes. Blunt poursuit les forces de Marmaduke pendant 19 kilomètres (12 miles) avant que les confédérés ne parviennent à atteindre la sécurité des collines. Bien que les combats durent neuf heures, les pertes sont légères. Les troupes de l'Union subissent 41 tués ou blessés, alors que les confédérés en ont 45.

Cette petite bataille est le prélude d'un plus grand affrontement lors de la bataille de Prairie Grove, Arkansas, neuf jours plus tard. L'avance de Blunt l'isole dangereusement des autres forces de l'Union à Springfield, Missouri, mais lorsque Hindman attaque de nouveau le 7 décembre 1862, il échoue encore à expulser Blunt du nord-ouest de l'Arkansas.

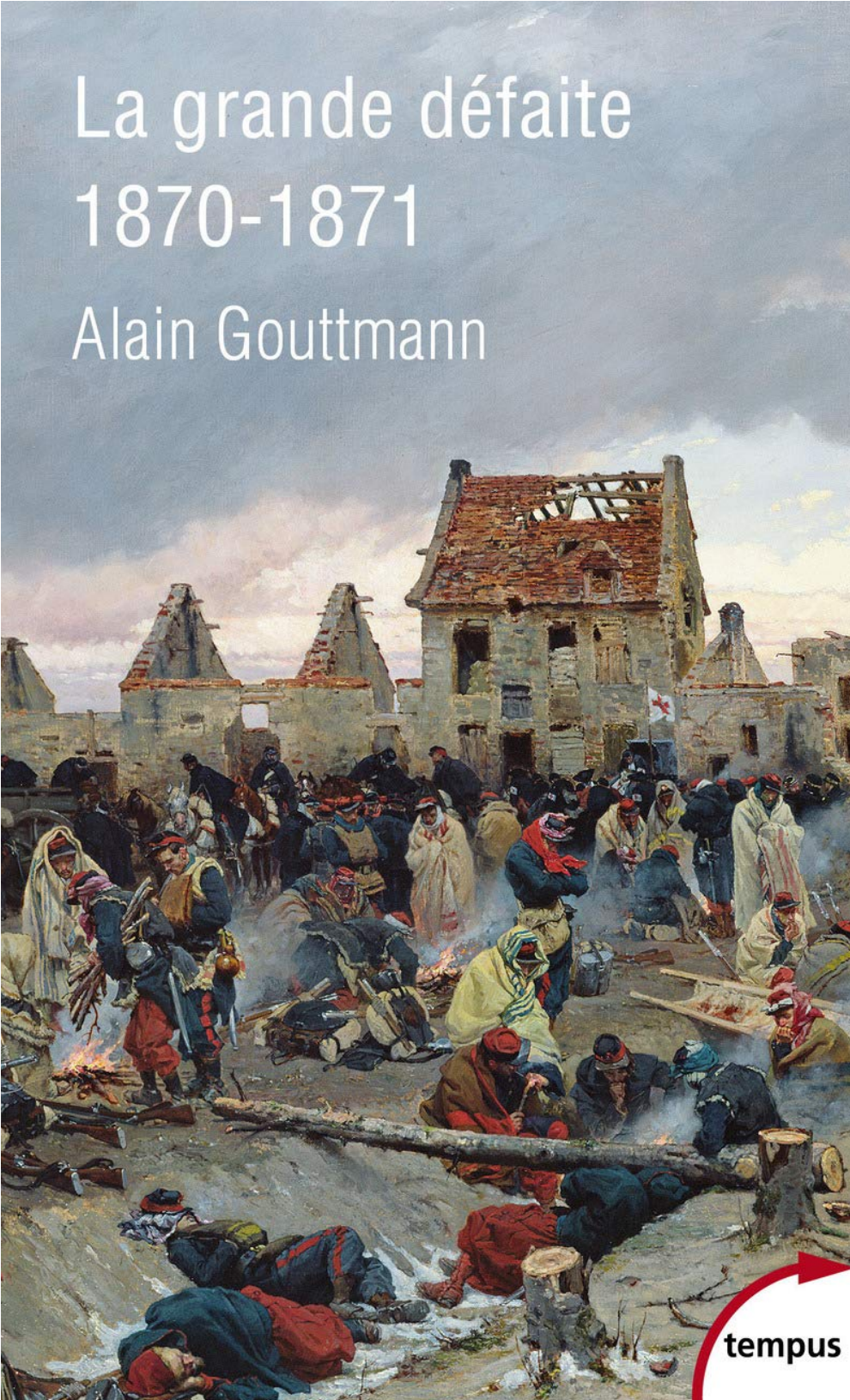
28 novembre 1870 : bataille de Beaune-la-Rolande.

La bataille de Beaune-la-Rolande désigne un affrontement militaire qui s'est déroulé le 28 novembre 1870 sur le territoire de la commune française de Beaune-la-Rolande, dans le département du Loiret, durant la guerre franco-prussienne de 1870, et qui s'achève par une victoire prussienne.

Le 20 novembre, la 2^e armée du prince Frédéric-Charles, rendue à sa liberté de manœuvre par la reddition de Metz, prend position sur la ligne Pithiviers–Montargis (III^e et X^e corps d'armée), laissant le IX^e corps d'armée allemand en réserve à Angerville. La masse de l'Armée de la Loire ayant pris position sur l'axe Orléans-Paris, le prince ordonne le regroupement des III^e et IX^e corps d'armée sur les hauteurs dominant Toury. Puis ces forces regroupées reçoivent l'ordre du prince de fondre, via Beaugency, sur l'aile gauche des Français.

Les Français progressent à présent vers Paris sur un front de 80 kilomètres, les divisions les unes à côté des autres. Le 28 novembre 1870, les forces françaises du 18^e et 20^e corps de la première armée de la Loire forte de 60 000 hommes tentent de forcer la position prussienne de Beaune-la-Rolande où les Allemands se sont fortement retranchés, pour ouvrir le passage vers Paris, venir au secours des Parisiens assiégés et « *tendre la main au Général Ducrot* » qui doit assurer de son côté une « *sortie* ».

La grande défaite 1870-1871 Alain Gouttmann



tempus

La bataille débute

à 6 h (heure solaire à l'époque). 35 000 hommes sont déployés en vue de cette opération. La 3^e division du 20^e corps reste à Saint-Loup-des-Vignes au sud de Beaune-la-Rolande, et une seule division du 18^e corps participe aux combats, les deux autres divisions, trop éloignées, n'entendront que le bruit de la canonnade.

Le plan d'attaque est simple, le 20^e corps doit attaquer frontalement et sur l'aile gauche dans un mouvement enveloppant tandis que le 18^e corps devra attaquer sur l'aile droite. Environ 16 000 Allemands sont répartis dans et autour de Beaune-la-Rolande et notamment à l'est, à Juranville et Lorcy. Le 18^e corps doit avant de commencer son mouvement en avant s'assurer de son aile droite en prenant Juranville et Lorcy. Cette attaque fait perdre beaucoup de temps au 18^e corps. Le 20^e corps avec deux divisions, attaque Beaune-la-Rolande et arrive au pied de l'ancienne muraille sans parvenir à briser la résistance opiniâtre du 16^e régiment d'infanterie retranché dans la ville et bien à l'abri derrière l'ancien mur d'enceinte et dans le cimetière. Dans le cimetière se trouve également une fraction du 57^e régiment commandé par le capitaine Feige qui, de son propre chef et contrairement aux ordres prescrits de revenir sur la position des « Roches » (à l'est de Beaune), s'est porté avec sa compagnie pour renforcer les éléments du 16^e régiment qui s'y trouvaient. Le général Crouzat hésitant à bombarder « *une ville française* », qui aurait été la seule solution pour annihiler la résistance et ouvrir une brèche dans cette « *forteresse* », ne peut qu'entretenir un feu de mousqueterie peu efficace. Les troupes du 20^e corps sont donc immobilisées devant Beaune-la-Rolande sans soutien d'artillerie et le tir des Allemands bien protégés les fait grandement souffrir. Le général Crouzat attend l'arrivée des troupes du 18^e corps pour lancer une attaque générale mais le général Jean-Baptiste Billot, commandant le 18^e corps, a beaucoup de mal à assurer son aile droite. Vers 2 h, le général Billot n'a pas progressé vers Beaune-la-Rolande et s'épuise aux Côtelles et à Juranville contre les troupes de la 39^e brigade. Le seul fait notable de ce combat parallèle est la prise d'un canon prussien par le capitaine Brugère. Après la prise du canon et des Côtelles par des éléments du 44^e de marche et du 3^e lanciers de marche, le combat s'estompe vers 15 h 30 et seuls quelques coups de canon aboient encore sporadiquement jusqu'à 16 h. L'action continue cependant autour de Beaune.

Un extrait d'un récit de soldat du 57^e régiment prussien nous donne un aperçu de la bataille devant Beaune au lieu-dit « les Roches » (à l'est de Beaune) : « *Vers 4 h 30 résultait le dernier assaut violent sur notre position, plus vigoureusement encore que tous les précédents. De nouveau arrivaient les tirailleurs de protection en masses denses sur plusieurs lignes, ils envoyaient sur nous une grêle de balles et étaient suivis de fortes colonnes d'attaque. Cette fois, l'ordre était donné par nos officiers de laisser s'approcher encore plus proche l'ennemi et de tirer seulement à la distance de 100 pas ; en toutes circonstances ils nous exhortaient à maintenir la discipline de feu la plus calme. C'était des instants sinistres jusqu'au moment où nous devons appuyer l'action. Une grêle de projectiles sifflait autour de nous ; entre-temps, nous entendions les commandements : en avant ! en avant ! (en français dans le texte) dans cette proximité de plus en plus grande. Car on n'y voyait rien, avec la fumée de la poudre et l'obscurité tombante de ce jour triste de novembre nous étions plongés dans le crépuscule. Soudain le commandement : « Los » et les décharges de mousqueterie, comme je n'en ai pas vu de nouveau pendant toute la campagne. Tout près de nous les Français s'approchaient (nous entendions distinctement les appels séparés à proximité de nous). Nous nous préparions à une lutte au corps à corps mais formés au bataillon de dépôt nous n'avions pas appris le*

combat à la baïonnette et nous nous disions que nous allions avoir à nous servir de nos crosses de fusil. Mais cela ne fut pas le cas, l'ennemi s'enfuyait de nouveau ; tout redevenait calme. Aucune autre attaque ne fut à attendre, car un événement favorable pour nous participait évidemment à la stagnation de la bataille. »

Vers Beaune-la-Rolande, la situation s'est donc retournée contre le 20^e corps. La 2^e division de Polignac voit apparaître au nord, vers Barville, le renfort du III^e corps prussien composé de la 5^e division d'infanterie et d'une division de cavalerie et qui accentuent, à marche forcée, leur pression sur l'aile gauche française avec le 52^e et le 12^e régiment d'infanterie. L'artillerie prussienne postée sur les hauteurs de la butte de l'Ormeteau au sud de Barville, prend de flanc le mince rideau de troupes du 20^e corps qui se trouvaient au nord de Beaune-la-Rolande. Le sort de la bataille tourne en faveur des Prussiens. Le général Crouzat, voyant vers 15 h 30 que la bataille tourne au désastre et que le 18^e corps tarde à arriver, tente de monter une attaque de la dernière chance vers la barricade barrant la route de Boiscommun à l'ouest de Beaune-la-Rolande. Les troupes qu'il a pu rassembler, composées de zouaves, de gardes mobiles et de son état-major, partent à l'assaut de la ville, mais la barricade est en feu et le tir des Prussiens, galvanisés par l'aide du III^e corps, est particulièrement terrible ; au même moment débouchent, venant du sud-est, quelques éléments du 18^e corps (53^e de marche et zéphyr), mais trop tard. L'attaque de Crouzat a échoué, la nuit tombe, le général Billot enfin rendu à Beaune souhaite poursuivre l'effort, mais Crouzat s'y refuse car le champ de bataille est trop sombre et déjà des méprises apparaissent entre Français se tirant dessus. Il faut battre en retraite, l'aile gauche a cédé, la ville n'est pas tombée et la confusion règne dans les rangs français. Les Prussiens feront des prisonniers tard dans la nuit dans les villages environnant, là où s'arrêtèrent des hommes harassés voulant trouver refuge. Les clairons sonnent le rassemblement et les Français retraitent vers leurs positions du matin. La bataille a été très coûteuse pour les Français, les pertes s'élèvent à environ 1 000 tués et 3 500 blessés et prisonniers. Les Prussiens ont perdu 817 hommes (tués, blessés ou prisonniers).

Le peintre impressionniste français Frédéric Bazille, engagé volontaire au 3^e régiment de marche de Zouaves en tant que sergent fourrier, y trouva la mort. Un monument fut érigé par son père après la bataille à l'endroit même où il perdit la vie, tué de deux balles.



Le turco Ben-Kaddour. Combat de Lorcy.

Au Pavé de Juranville se trouve une plaque élevée par la société nationale du souvenir français, commémorant l'exploit d'un Turco du nom de Ahmed-Ben-Kacy qui embusqué dans une pièce où se trouvait un malade, abattit 7 Prussiens avant de succomber. Dans le livre de Grenest *L'armée de la Loire* il raconte l'histoire ainsi : « *Au moment où les Allemands reprenaient le dessus, et refoulaient les nôtres, ce vigoureux soldat ne voulut pas reculer et résolut de se défendre jusqu'à la mort. Il se posta dans une petite pièce du rez-de-chaussée éclairée par une fenêtre donnant sur la route de Juranville, et fit feu par cette croisée sur les rangs pressés des Allemands. La pièce, qui forme aujourd'hui (en 1893) l'arrière-boutique d'un épicier (...), était alors meublée d'un lit, dans lequel se trouvait une personne malade. Quand le flot des Prussiens fut arrivé tout près de la maison, le courageux Turco afin d'être plus avantageusement placé pour continuer la lutte, quitta la fenêtre et vint au fond de la chambre se poster derrière le lit, ayant à côté de lui ses cartouches (...) les Allemands ne tardèrent pas à vouloir escalader la fenêtre, mais autant il s'en présenta, autant en abattit l'intrépide Africain. Il venait de tuer son 7^e adversaire, quand les Prussiens qui avaient pénétré dans la maison enfoncèrent une porte pour le prendre à revers, le mirent en pièces et jetèrent ses restes sanglants dans la rue... »*

Dans un autre ouvrage, côté prussien, cet épisode est décrit ainsi : Samuel Franck, alors sous-officier au 91^e régiment oldenbourgeois, nous conte ce qui se déroula le matin du 29 novembre lors de la reprise des Côtelles par les Prussiens, alors abandonné par les Français : « *Vers 9 h 30 les Côtelles était occupé de nouveau. On trouvait là, sauf les blessés, peu de Français qui étaient restés là, l'un d'eux, un Turco, s'était caché dans un sombre local, d'où il tirait avec une rage aveugle sur tout ce qu'il voyait par la porte. Il était très difficile de le débusquer de sa cachette. Afin d'éviter une effusion de sang inutile, on était allé chercher un adjoint d'hôpital militaire français resté au village pour s'occuper des blessés intransportables afin qu'il ramène le forcené au calme. L'adjoint qui connaissait la rage de ces sauvages se soumettait à cette mission. Tout en s'adressant au Turco, il marchait en direction de la porte lorsqu'un coup de feu retentit. Le malheureux médecin s'écroulait avec la mâchoire inférieure broyée. Alors, un fusilier prussien avec plusieurs camarades donnaient l'assaut et tiraient une balle dans la tête à l'Africain. »*

28 novembre 1916 : le Zeppelin LZ61 (L21) est abattu avec des balles de mitrailleuses incendiaires (aucun survivant).

Le 27 novembre 1916, dix Zeppelin partent en deux groupes, direction les Midlands et le nord de l'Angleterre. L'un, le L.21, a traversé la côte anglaise à Atwick à 21h20, puis a tourné vers le nord pour échapper aux avions de patrouille avant de se diriger vers Leeds, où il a été repoussé par de violents tirs antiaériens. Une panne de courant efficace a protégé Barnsley des attaques, de sorte que le dirigeable s'est dirigé vers le sud-ouest jusqu'aux Potteries où il a largué un certain nombre de bombes sur des cibles industrielles à Stoke, causant quelques dégâts, mais aucune victime. À 01h30, il est rentré chez lui, mettant le cap vers Great Yarmouth.



Il a

été repéré par deux avions RNAS au nord de Peterborough, mais a réussi à leur échapper. Au-dessus d'East Dereham, il a été repéré par le lieutenant d'aviation WR Gaynor, qui a été contraint d'interrompre son attaque après avoir subi une panne moteur. Cependant, les rapports sur les mouvements du L.21 avaient atteint Great Yarmouth, donc à l'aube, Egbert Cadbury et le sous-lieutenant d'aviation Gerard WR Fane décollèrent à bord de leurs chasseurs BE2c pour l'intercepter. Ils ont été rejoints par le sous-lieutenant d'aviation Edward L. Pulling du RNAS Bacton.

Cadbury rapporta plus tard : J'ai vu le Zeppelin s'approcher de la côte et je l'ai immédiatement poursuivi. Il volait à environ 5 000 pieds lorsque je l'ai vu pour la première fois et il a immédiatement grimpé jusqu'à 8 000 pieds. Je suis allé après. Je me suis approché de la poupe à environ 3 000 pieds plus bas et j'ai tiré quatre tambours de munitions explosives vers la poupe, qui a immédiatement commencé à s'allumer. Au même moment, l'un des autres pilotes survolait le Zeppelin et, avec horreur, il vit un homme dans la fosse des mitrailleuses courir de l'autre côté et sauter par-dessus bord. Après avoir vu le Zeppelin descendre vers la mer en une masse flamboyante - un spectacle des plus horribles - je suis retourné à Yarmouth. Je ne pouvais pas dire que je me sentais très exalté ou heureux de cela. D'une manière ou d'une autre, j'ai été impressionné par le spectacle de ce Zeppelin et de tous les gens à bord descendant dans la mer.



Balle incendiaire de Buckingham datant de la Première Guerre mondiale.

Les premières munitions incendiaires ont été (largement) utilisées pour la première fois pendant la Première Guerre mondiale, à partir de 1916. À l'époque, le phosphore était le principal ingrédient de la charge incendiaire et s'enflammait lors du tir, laissant une traînée de fumée bleue. C'est pour cette raison que ces premières formes étaient également connues sous le nom de « *traceurs de fumée* ». Bien que mortelles, la portée effective de ces balles n'était que de 320 mètres, car la charge de phosphore brûlait rapidement. Des balles incendiaires, appelées munitions « *Buckingham* », ont été fournies aux premiers chasseurs de nuit britanniques pour être utilisées contre les Zeppelin. Le gaz hydrogène inflammable des Zeppelin rendait les balles incendiaires beaucoup plus mortelles que les balles standard qui traversaient la peau extérieure sans enflammer le gaz. De même, des munitions incendiaires ont été utilisées contre des ballons d'observation non rigides. Le *Royal Flying Corps* britannique a interdit l'utilisation de munitions incendiaires pour les combats air-air avec un autre avion, car leur utilisation contre le personnel a d'abord été considérée comme une violation de la Déclaration de Saint-Pétersbourg. Les pilotes étaient autorisés à les déployer uniquement contre des Zeppelin et des Drachens. De plus, ils étaient tenus de porter sur eux des ordres écrits lorsqu'ils engageaient ces cibles.

28 novembre 1940 : mort à 25 ans en combat aérien de l'as allemand Helmut Wick.



Il entre très jeune dans l'armée puis dans l'aviation allemandes. Il est transféré au 3./JG 2 juste avant la Seconde Guerre mondiale.

Il inscrit sa première victoire le 22 septembre 1939 en Pologne aux commandes d'un Messerschmitt Bf 109. Sur le Front de l'ouest, Wick gagne treize autres combats aériens et se lance dans une course aux victoires face à Adolf Galland et Werner Mölders. Il devient *Oberleutnant* (lieutenant) à l'aube de la Bataille d'Angleterre.

Le 26 août 1940, il abat quatre avions anglais et se voit immédiatement décoré de la croix de fer. Le 7 septembre 1940, il est promu successivement *hauptmann* (capitaine) et devient *kommandeur* du I./JG 2. Son palmarès est alors de 22 Victoires.

Promu *major* (commandant) le 20 octobre, Wick prend le commandement de la JG 2 « *Richthofen* ». Il a doublé son palmarès en deux mois. Il veut rester le premier as de la Luftwaffe, mais son individualisme le perdra car il disparaît mystérieusement le 28 novembre 1940, après avoir remporté sa 56^e victoire.



28 novembre 1942 : arrivée en URSS du futur « Normandie-Niemen » (Bakou).

Trois Lisunov 2 soviétiques se posent à Bakou en provenance de Téhéran avec à leur bord les premiers volontaires français du groupe d'aviation de chasse. Originaires du 340e Squadron « Ile de France » (Angleterre) et du groupe « Alsace » (Moyen-Orient), les 62 premiers volontaires débutent une extraordinaire épopée.

Joseph Pouliquen suggère le nom Normandie pour le GC 3 : il ne peut nommer ce groupe du nom de sa province, la Bretagne, celui-ci étant déjà utilisé par un groupe de bombardement. Le GC 3 est constitué d'un groupe de pilotes de chasse et de mécaniciens français, tous volontaires. Le premier groupe est constitué de 14 pilotes de chasse et de 58 mécaniciens. Y sont adjoints 17 mécaniciens soviétiques.

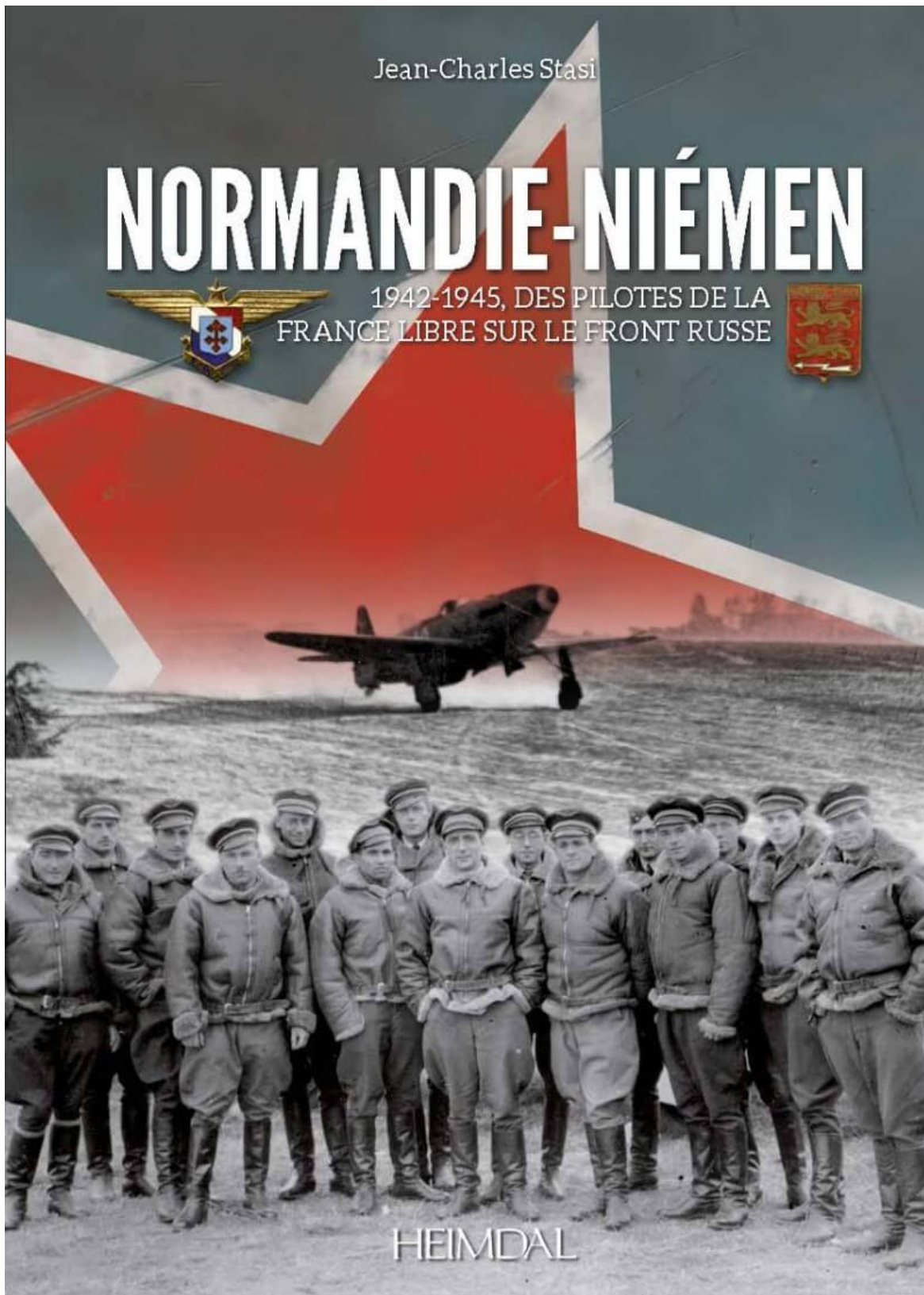
Les 14 premiers pilotes de chasse du GC3 proviennent, d'une part, d'unités de la RAF ou du groupe de chasse Île-de-France installées en Angleterre (les *Anglais*), et d'autre part du groupe de chasse Alsace, alors installé en Afrique du Nord (les *Libyens*).

Les *Anglais* : aspirant Joseph Risso, aspirant Yves Mahé, lieutenant Didier Béguin, aspirant Marcel Albert, aspirant Marcel Lefèvre, aspirant Albert Durand, aspirant Marcel Yves

Bizien et aspirant Roland de La Poype.

Les *Libyens* : aspirant Noël Castelain, lieutenant Raymond Derville, lieutenant André Poznanski, lieutenant Albert Preziosi, capitaine Albert Littolff et commandant Jean Tulasne.

Après de longues négociations avec le colonel Levandovitch, chargé des relations internationales à l'état-major du ministère de l'Air d'Union soviétique, le groupe quitte la base aérienne de Rayak, au Liban, le 12 novembre 1942 pour arriver le 28 novembre 1942 à la base aérienne d'Ivanovo (située à 250 km au nord-est de Moscou), via l'Irak et l'Iran. Sur la base aérienne d'Ivanovo, une formation est donnée aux personnels pour l'apprentissage du premier avion du GC3, le Yak-1.



28 novembre 1944 : bataille de la Hardt (Alsace).

Les combats dans la forêt de la Hardt (ou Harth) ont lieu du 28 novembre au 4 décembre 1944, pendant la bataille d'Alsace, entre les forces françaises et allemandes. Les opérations sont déclenchées durant la progression du 1^{er} Corps d'armée du général Béthouart vers Colmar, après la libération de Mulhouse. Rencontrant une âpre résistance, les troupes françaises sont toutefois contenues, au terme de six jours de violents combats, au sud du canal de Huningue, qui devient la limite sud de la poche de Colmar jusqu'à sa réduction le 9 février 1945. Les combats de la forêt de la Hardt figurent parmi les épisodes les plus meurtriers de la bataille d'Alsace.

Les forces françaises sont composées du 1^{er} Régiment de Tirailleurs Marocains (4^e Division Marocaine de Montagne), du 21^e Régiment d'Infanterie Coloniale (9^e Division d'Infanterie Coloniale), du 5^e et 9^e Régiments de Chasseurs d'Afrique (1^{re} Division Blindée), du Régiment Colonial de Chasseurs de Chars (1^{re} Division Blindée) du 1^{er} Bataillon de Zouaves Portés (1^{re} Division Blindée), du 68^e Bataillon d'Artillerie Divisionnaire et du 88^e Bataillon du Génie.

Ils font face à la 19^e Armée allemande, notamment au 654. *schwere Panzerjäger-Abteilung* équipé de chasseurs de chars lourds *Jagdpanther*. Les soldats sont galvanisés par leurs chefs : il s'agit de défendre le sol impérial, l'Alsace ayant été annexée et rattachée au Reich en 1940.

Le 28 novembre, les Français installent une tête de pont au pont du Bouc, sur le canal de Huningue, puis lancent des reconnaissances en direction du carrefour de Grünhütte, trouvé occupé, et de l'écluse de Hombourg, dont les Allemands font sauter le pont.

Le général Wiese, commandant de la 19^e Armée allemande, craint que les Français ne s'emparent du pont de Chalampé, ce qui constituerait une grave menace pour le ravitaillement de ses unités et leur repli éventuel en Allemagne. Il ordonne donc une contre-attaque dans la nuit du 28 au 29 novembre qui repousse les Français au sud du canal.

Dans la matinée du 29, les tirailleurs marocains parviennent à réoccuper leurs positions sur le pont du Bouc et essuient plusieurs contre-attaques allemandes au cours de la journée et pendant la nuit.

Le 30, des fantassins appuyés par des Sherman du 5^e Régiment de Chasseurs d'Afrique s'emparent du point 232 et du carrefour de Grünhütte, au nord du pont du Bouc, sur la route entre l'île Napoléon et Chalampé. En fin de journée, la compagnie Puig du 1^{er} Bataillon de Zouaves Portés progresse jusqu'aux lisières ouest de la forêt mais est repoussée par les Allemands. Le lendemain, l'opération est réitérée mais échoue à nouveau : les Allemands, ayant placé des chars ou des armes antichars dans chaque layon, défendent solidement leurs positions. Le 1^{er} décembre, les tirailleurs marocains essayent en vain d'atteindre la maison

forestière de Battenheim. Ordre est finalement donné « *de se maintenir sur les positions acquises et de les consolider* ». Les Allemands en profitent pour préparer une contre-attaque.

Celle-ci débute le 3 décembre à 5h00 par un pilonnage d'artillerie d'une demi-heure sur le point d'appui du pont du Bouc, qui est pris par les Allemands à 6h00. À 8h00, une contre-attaque permet de reprendre position au niveau du pont. À 10h00, les positions de Grünhütte sont attaquées et le point 232 est encerclé : les Allemands, infiltrés derrière les lignes françaises, coupent toute possibilité de retraite vers le pont du Bouc. À 14h00, une opération est donc organisée pour dégager les éléments du point 232 et de Grünhütte, ce qui permet leur repli sur le pont du Bouc et la traversée du canal sur un pont de péniches (le pont en pierre ayant été détruit durant les bombardements). À 23h10, les derniers chars français traversent le canal ; le pont de péniches est détruit par le Génie.

La résistance acharnée de la 19^e Armée allemande dans la forêt de la Hardt met un coup d'arrêt à la progression française dans le sud de l'Alsace, les Français étant contenus sur l'axe Rixheim-Île Napoléon et au sud du canal de Huningue. Au niveau stratégique, la résistance allemande et le ralentissement des opérations alliées donnent lieu à la formation de la poche de Colmar. La contre-offensive en Alsace et dans les Vosges déclenchée par les Allemands à partir du 31 décembre 1944 (opération *Nordwind*) accapare l'énergie des troupes alliées, qui ne débutent les opérations de réduction de la poche de Colmar que le 20 janvier 1945 ; la ville est finalement prise le 9 février. Les derniers foyers de résistance dans la forêt de la Hardt sont éliminés le même mois.

Le bilan humain est lourd : 1 500 soldats allemands et 1 300 soldats français perdent la vie durant ces six jours d'affrontement (avec, respectivement, 1 000 et 400 tués pour la journée du 3 décembre).

28 novembre 1944 : création des Forces Aériennes de l'Atlantique (FAA).

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

28 novembre 1947 : crash de l'avion du général Leclerc (Colomb-Béchar - Algérie).

Le 28 novembre 1947, au cours d'une tournée d'inspection en Afrique du Nord, l'avion de Leclerc, un B-25 Mitchell est pris dans une tempête de sable. On suppose que le pilote est descendu à basse altitude pour trouver des repères géographiques, mais l'avion a percuté le remblai de la voie ferrée, à côté du Djebel Aïssa, non loin de Colomb-Béchar. Les douze occupants de l'appareil sont tués sur le coup.



Un treizième cadavre aurait été retrouvé dans la carcasse de l'avion. Selon le général Vézinet, il ne s'agirait que de vertèbres cervicales. Ce treizième corps, jamais identifié, a alimenté l'idée d'un complot.

La nouvelle de cette mort est un choc pour une France qui se relève difficilement d'une terrible guerre et voyait en cet homme le libérateur de Paris et de Strasbourg, celui qui avait lavé l'affront de la défaite de 1940.

Le 29 novembre 1947, l'Assemblée nationale vote à l'unanimité les obsèques nationales, sur une résolution déposée par le député René Pleven.

La dépouille mortelle, ainsi que celle de ses onze compagnons, est transférée d'Alger à Toulon à bord du croiseur Émile Bertin entre le 3 et le 4 décembre 1947. Après un hommage national à Notre-Dame, la 2^e DB escorte son chef vers l'Arc de Triomphe, où une foule de Français vient s'incliner devant le cercueil du général. Il est inhumé dans la crypte des Invalides, dans le caveau des gouverneurs.

Il est élevé à la dignité de maréchal de France à titre posthume par décret du 23 août 1952. Avant lui, deux autres généraux d'armée s'étant illustrés au cours de la Seconde Guerre mondiale avaient été élevés à la dignité de maréchal de France : Jean de Lattre de Tassigny (1889-1952), à titre posthume, par décret du 15 janvier 1952 et Alphonse Juin (1888-1967), de son vivant, par décret du 7 mai 1952. Après lui, un autre général d'armée est fait maréchal : Pierre Kœnig (1898-1970), à titre posthume, par décret du 6 juin 1984.

28 novembre 1966 : crash du Mirage III V O2 à décollage vertical.

Au début des années 1960, à la demande du ministère de la Défense français, les constructeurs aéronautiques Dassault Aviation et Sud-Aviation réalisèrent des expérimentations d'avions à décollage et atterrissage verticaux (ADAV) avec deux appareils :

- Le **Balzac V**, destiné à valider la formule retenue avec des moteurs existants ;
- Le **Mirage III V**, aux performances supérieures grâce à de nouveaux moteurs plus puissants.

Ce programme fut arrêté en 1966, pour des raisons techniques et financières, ne débouchant sur aucune construction en série. En 1970/71, la Cours des Comptes déclare que le gouvernement français y a investi en vain 200 millions de francs français (238 millions d'euros valeur 2022) ainsi que 79 millions de francs dans le réacteur Rolls-Royce RB.162 (94 millions d'euros valeurs 2022) entre 1960 et 1966.

Le gouvernement français lança en août 1960 un programme expérimental d'avion à décollage et atterrissage verticaux, devant aboutir à un avion de combat. Le constructeur Dassault proposa un avion désigné Mirage III V (V pour « *vertical* »), équipé de turboréacteurs de sustentation, pour le décollage et l'atterrissage, et d'un turboréacteur classique pour le vol normal. Sud-Aviation proposa un projet de même configuration, le Sud-Aviation SA-X-600. Les deux avions étaient des monoplaces à aile delta. Le projet de Dassault fut accepté, et un contrat de développement accordé à Dassault. Sud-Aviation obtint cependant, en compensation, de participer au programme de Dassault en fabriquant le fuselage du démonstrateur et du Mirage III V.

LE BALZAC V

Pour valider la formule, un démonstrateur désigné Balzac V fut construit en utilisant des moteurs déjà existants : il disposait de huit réacteurs Rolls-Royce RB.108 de 1 000 kgp, chacun placés verticalement dans le fuselage, et d'un réacteur de propulsion Bristol Siddeley Orpheus 3 de 2 200 kgp. Plusieurs innovations furent faites sur cet avion : premières commandes de vol électriques et utilisation de la télémessure pour communiquer les données du vol en temps réel avec le sol.

Le premier vol stationnaire fut effectué le 12 octobre 1962, à Melun-Villaroche. La première transition vers le vol horizontal eut lieu le 18 mars 1963, et un cycle complet de décollage vertical, vol en palier puis atterrissage vertical fut réalisé le 29 mars. Le prototype s'écrasa cependant le 10 janvier 1964, lors de son vol, tuant son pilote Jacques Pinier. L'avion, après avoir été réparé, reprit ses essais, mais fut définitivement perdu le 8 septembre 1965, lors de son écrasement à Bretigny, provoquant la mort de son pilote, le major Phillip E. Neale, de l'équipe de test de l'USAF venue évaluer l'engin.

LE MIRAGE III V

Commandé en août 1961 et destiné à atteindre Mach 2, le Mirage III V était plus lourd que le *Balzac*, et équipé de moteurs plus puissants : huit Rolls-Royce RB 162 de 2 000 kgp chacun pour la sustentation, et un réacteur de propulsion Pratt & Whitney JTF10, construit sous licence par la SNECMA sous la désignation TF106.

Deux prototypes furent réalisés : le *Mirage III V 01*, qui fit son premier vol stationnaire le 12 février 1965, et le *Mirage III V 02*, qui vola pour la première fois le 22 juin 1966. La première transition du vol stationnaire au vol horizontal eut lieu le 24 mars 1966. Le 12 septembre, lors de son vol, le V02 atteignit la vitesse de Mach 2,03 en vol horizontal. Avec ses 2 506 km/h, le Mirage III V reste encore à ce jour, l'ADAV le plus rapide du monde et le seul à avoir atteint Mach 2 (même le moderne F-35 américain ne peut pas dépasser cette vitesse).

Entre-temps, le ministère de la Défense français s'aperçut que la formule retenue était complexe à mettre au point, et que le coût du programme dépassait ses budgets. En conséquence, le projet fut abandonné dès mai 1966, même si les essais furent poursuivis jusqu'au crash du V02 (28 novembre 1966). Le V01 est désormais exposé au musée de l'Air et de l'Espace.

