

3 février 1509 : bataille navale de Diu.

La bataille de Diu est une bataille navale qui s'est déroulée les 2 et 3 février 1509 au large du port de Diu (Inde). Le Portugal défait une flotte composée de forces mameloukes, ottomanes, du zamorin de Calicut et du sultanat du Gujarat, assistées par la république de Venise et la république de Raguse. Cette bataille est parfois appelée seconde bataille de Chaul.

Cette bataille revêt une importance majeure dans l'histoire, marquant le début de la domination européenne sur les mers d'Asie, corrélée à la défaite de la puissance dominante d'alors, l'Empire ottoman. Elle marque aussi le début de la diffusion de l'opposition en Europe et au Moyen-Orient entre le christianisme et l'islam jusqu'à l'océan Indien qui était une zone prédominante du commerce international à l'époque.

Cette bataille peut être comparée à celles de Lépante en 1571, d'Aboukir en 1798, de Trafalgar en 1805 ou de Tsushima en 1905 en termes d'impact, bien que n'ayant pas eu la même échelle.

Les Portugais tirèrent rapidement profit de cette bataille en s'emparant de zones clés donnant sur l'océan Indien telles que Mombasa, l'archipel de Socotra, Mascate, Ormuz, Goa, Ceylan et Malacca, ce qui leur permit de contourner les traditionnelles routes maritimes ou terrestres contrôlées par les Arabes et les Vénitiens, en passant par le cap de Bonne-Espérance. De ce fait, ils portèrent d'un même coup atteinte aux intérêts mamelouks, ottomans, vénitiens et à ceux du sultanat du Gujarat (alors à son apogée). Le nouveau monopole portugais dura jusqu'à l'émergence de la Compagnie anglaise des Indes orientales et la bataille de Swally en 1612.

Pour les Vénitiens, cet échec, conjugué avec la formation de la Ligue de Cambrai en 1508, marqua la fin de l'apogée de leur république.

Diu était un poste avancé (musulman) et critique pour le contrôle global du commerce des épices en provenance des Indes, alors sous la mainmise conjointe des Mamelouks et des Vénitiens. Le roi Manuel 1^{er} de Portugal, sur la base des récents exploits de Vasco da Gama, envoya son premier vice-roi avec 21 navires en 1505 afin de renforcer les récents établissements portugais en Afrique de l'Est et en Inde.

Les patrouilles navales portugaises interceptant régulièrement les approvisionnements en bois en provenance de la côte de Malabar destinés à la flotte mamelouke en mer Rouge, le sultan ottoman Bajazet II fournit à l'Égypte des galères similaires à celles qu'il utilisait en Méditerranée. Ces vaisseaux, démontés à Alexandrie avec l'aide des Vénitiens et réassemblés sur la côte de la mer Rouge, étaient cependant moins résistants sur l'océan Indien, et étaient moins bien armés que la flotte portugaise.

Cette nouvelle flotte mamelouke se dirigea vers l'Inde en 1507, faisant escale pour fortifier Djeddah contre une potentielle attaque portugaise, avant de passer par Aden recevant l'assistance du sultan tahiride, puis, en 1508, de traverser l'océan Indien en direction du port de Diu.

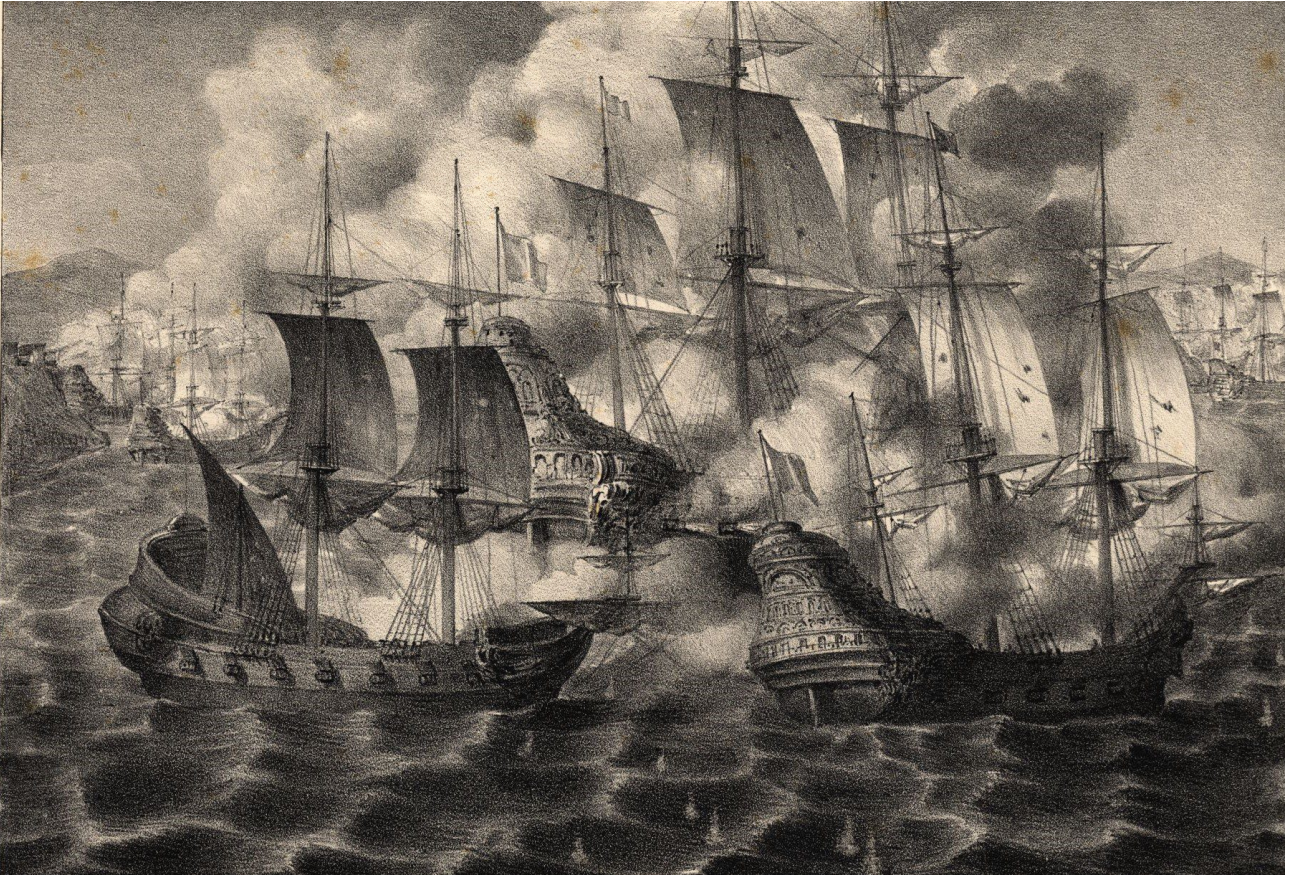
La bataille de Diu servit de revanche à la première bataille de Chaul en mars 1508, qui vit la mort de Dom Lourenço Almeida, fils du vice-roi, dont le navire fut surpris par la flotte mamelouke récemment arrivée en Inde.

Les Portugais comptaient 18 bateaux commandés par le vice-roi, soit un total de 800 soldats portugais et 400 soldats indiens de Cochin. Les forces alliées disposaient de 46 à 150 navires mais peu de grande taille.

La défense de l'île était composée de la flotte énoncée, ainsi que de plusieurs forts armés de batteries côtières qui maintinrent la flotte portugaise à distance toute la nuit précédente de l'attaque. Tirant profit d'un vent qui s'était levé à 3 heures du matin, 18 navires de la flotte portugaise foncèrent sur celle des alliés, sous le feu nourri de l'artillerie ennemie. Il s'ensuivit une série d'abordages très violents qui durèrent toute la journée. Le soir venu, la bataille s'acheva avec la prise du vaisseau amiral de l'émir. De nombreux navires coalisés furent coulés et capturés. Sur 450 hommes de la flotte mamelouke, 22 survécurent et furent fait prisonniers.

Dès le lendemain, le gouverneur de Diu envoya demander la paix au vice-roi portugais, qui accepta en échange de prisonniers, de quelques galères, ainsi que de son engagement à ne plus offrir asile aux flottes du calife.

Le traitement des captifs mamelouks et gujaratis fut brutal sur le chemin du retour à Cochin. Le vice-roi, en mesure de représailles contre la mort de son fils, ordonna des pendaisons et certains furent attachés aux bouches des canons portugais.



3 février 1721 : naissance du général prussien Friedrich Wilhelm von Seydlitz.

Friedrich Wilhelm von Seydlitz (francisé en *Frédéric-Guillaume de Seydlitz*), né le 3 février 1721 à Kalkar dans le duché de Clèves et mort le 7 novembre 1773 à Ohlau en Silésie, est un militaire prussien, considéré comme l'un des plus grands généraux de cavalerie de l'histoire de la Prusse. Il commanda l'une des premières unités de hussards formée dans l'armée de Frédéric II et permit à la cavalerie prussienne d'atteindre un niveau d'efficacité encore inégalé pendant la guerre de Sept Ans. Son père, cavalier lui aussi, mourut alors que Seydlitz n'était encore qu'un enfant. Son éducation fut alors prise en charge par le margrave de Brandebourg-Schwedt. Excellent cavalier, doté d'un caractère impétueux, Seydlitz servit avec distinction en sous-ordre et se forgea une redoutable réputation de *Rittmeister* lors de la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748).

Seydlitz devint une figure légendaire dans l'armée prussienne, à la fois pour sa très grande bravoure et son sens du commandement. Durant la guerre de Sept Ans, il fut un général de cavalerie apprécié pour son coup d'œil, son habileté à évaluer rapidement la situation sur un champ de bataille et sa compréhension intuitive des ordres qu'il recevait ; il excellait ainsi à convertir les directives du roi en tactiques flexibles et applicables. À la bataille de Rossbach, sa

cavalerie joua un rôle essentiel dans la déroute de l'armée franco-autrichienne avant de contribuer grandement au succès de la bataille de Leuthen, où ses escadrons taillèrent en pièces le flanc gauche de l'armée des Habsbourg. Blessé plusieurs fois au cours de ces différentes campagnes, Seydlitz prit une semi-retraite après la bataille de Kunersdorf en août 1759 afin de récupérer de ses blessures. Frédéric II lui confia alors la protection de Berlin. Sa mauvaise santé le tint à l'écart du service pendant quelque temps et ce ne fut qu'en 1761 que Seydlitz réapparut sur un champ de bataille.

Titulaire de la croix *Pour le Mérite* pour sa participation à la bataille de Kolin, Seydlitz fut décoré peu après de l'ordre de l'Aigle noir par Frédéric II en personne sur le champ de bataille de Rossbach. Son amitié avec le roi, jadis très forte, se termina à la suite d'une incompréhension et ce ne fut que durant son agonie, quelques semaines avant sa mort, qu'ils renouèrent contact. Après son décès, les successeurs de Frédéric firent inscrire le nom du général sur la statue équestre de Frédéric II à Berlin.



3 février 1775 : naissance du peintre militaire Louis-François Lejeune.

Après une enfance à Strasbourg, Lejeune, de retour à Paris, étudie d'abord la

peinture chez Pierre-Henri de Valenciennes avec Jean-Victor Bertin. Il est reçu également à l'Académie royale de peinture, à partir de mars 1789. Mais il quitte l'atelier et part comme volontaire le 1^{er} juillet 1792 dans la compagnie des Arts de Paris. Il reçoit son baptême du feu à la bataille de Valmy. Nommé sergent au bataillon de l'Arsenal, il passe en 1793 dans l'artillerie à La Fère, assiste aux sièges de Landrecies, du Quesnoy et de Valenciennes, où il devient aide-de-camp du général Jacob puis fait, en qualité de lieutenant-adjoint au génie, les campagnes de 1794 en Hollande et de 1795.



Appelé en 1798 au dépôt de la Guerre, il réussit brillamment ses examens et se voit nommé capitaine-adjoint au corps du génie. Il devient aide-de-camp du maréchal Berthier en 1800 et le reste jusqu'en 1812.

Il participe à ce titre pratiquement à toutes les campagnes des guerres de l'Empire, notamment en Espagne, où il est blessé et fait prisonnier. Capitaine après Marengo, chef de bataillon après Austerlitz, il est fait chevalier de la Légion d'honneur, puis nommé colonel le 10 mars 1809 après s'être valeureusement comporté au siège de Saragosse.

Nanti d'une première dotation en Hanovre en 1808, d'une seconde en Westphalie en 1810, il est fait baron d'Empire le 6 octobre 1810.

Le 23 septembre 1812, lors de la campagne de Russie, il est promu général de brigade et chef d'état-major de Davout. Victime de gelure au visage, il quitte son poste lors de la retraite de Russie mais est mis aux arrêts sur ordre de Napoléon 1^{er}.

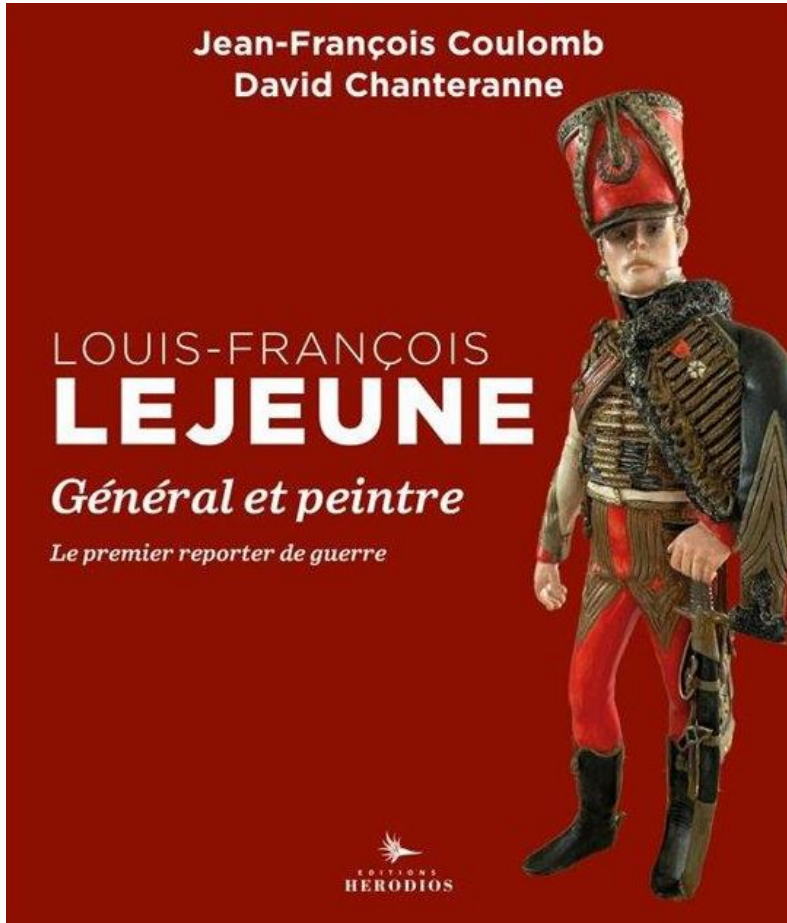
Libéré dès mars 1813, il est d'abord affecté dans les provinces illyriennes, puis rejoint à nouveau l'armée, sous les ordres du maréchal Oudinot, dont il devient le chef d'état-major. Pendant la campagne de Saxe, le général Lejeune est présent à la bataille de Lützen, au passage de la Spree, à Bautzen, etc. Il est fait officier de la Légion d'honneur et commandeur de l'ordre militaire de Maximilien-Joseph de Bavière.

À la bataille de Hoyerswerda, alors que le corps de Bülow écrase le 12^e corps formé en carré dans une prairie, le général Lejeune, au risque d'être enlevé, s'aventure dans les lignes ennemies avec un bataillon, la cavalerie du général Wolff et six pièces de 12. Il brise toute l'artillerie prussienne et sauve le maréchal Oudinot et son armée.

À nouveau plusieurs fois blessé, dont la dernière à Hanau, il est autorisé à quitter l'armée en novembre 1813, après plus de vingt ans de services. Il revient alors à la peinture pour s'y consacrer pleinement.

Déjà titulaire de la croix de l'ordre impérial de Léopold, le général Lejeune est nommé chevalier de Saint-Louis par Louis XVIII, et promu au grade de commandeur de la Légion d'honneur en 1823.

Il reprend du service dans l'armée, devenue royale, de 1818 à 1824, comme. Il est encore commandant de la première subdivision de la 10^e région militaire (Haute-Garonne) en 1831.



Le 2 septembre 1821, il épouse entre-temps Louise Clary, sœur du général Marius Clary, nièce de la comtesse de Survilliers, épouse de Joseph Bonaparte, et surtout nièce et filleule de Désirée Clary, reine de Suède par son mariage avec Jean-Baptiste Bernadotte. En 1824, le roi de Suède lui confère la grand-croix de l'ordre de l'Épée de Suède.

En juin 1837, il devient un directeur apprécié de l'École des beaux-arts et de l'industrie de Toulouse, jusqu'à la veille de sa mort. En février 1841, il assure la direction municipale de Toulouse, nommé par le gouvernement à la suite de la démission d'Arzac.

Il est élevé à la dignité de grand officier de la Légion d'honneur par décret du 20 novembre 1841.

Lejeune n'avait pas oublié ses pinceaux sur le champ de bataille, et l'amour des arts ne l'avait pas abandonné. On possède de lui un assez grand nombre de tableaux d'histoire très estimés. On distingue surtout le tableau de la bataille de Guirando, présenté en 1819 et qui eut un beau succès, et le tableau de la bataille de la Moskova, considéré comme le chef-d'œuvre de l'auteur. Il reste principalement connu pour ses tableaux de scène de batailles pleins de vigueur qui allient vérité historique et composition artistique, réalisés à l'aide de croquis pris sur le vif durant les combats.

On lui attribue généralement l'introduction, en France, de la lithographie qu'il avait vu utiliser à Munich dans l'atelier de son inventeur, Aloys Senefelder, en 1806. Il dessina aussi quelques uniformes de l'armée impériale, dont celui des lanciers de Berg de Murat et celui des aides de camp de Berthier.

Alors que se déroulent à Paris les combats de février 1848, il meurt d'une crise cardiaque à Toulouse le 26 février 1848.

3 février 1802 : débarquement français à Saint Domingue (actuelle Haïti).

L'**expédition de Saint-Domingue**, débutant en décembre 1801 et s'achevant en novembre 1803, est décidée par le Premier Consul Bonaparte sous l'influence du lobby colonial, mené par le Deuxième Consul Jean-Jacques-Régis de Cambacérès, ex-avocat des propriétaires d'esclaves, et deux conseillers influents pour les affaires coloniales, François Barbé-Marbois et le planteur Malouet. Pendant deux ans, ils ont hésité, imaginant d'abord utiliser Toussaint Louverture, esclave noir affranchi devenu général de la République française, qui a conquis la partie espagnole de l'île en 1795 puis obtenu l'armistice du 30 mars 1798 avec les Anglais, à qui les propriétaires d'esclaves avaient offert la partie française de colonie dès 1794.

La première expédition, envoyée le 3 février 1802, est composée de 33 vaisseaux de ligne et 21 frégates français et espagnols.

Son armée, « *la plus puissante des Antilles* », aguerrie par ces combats et immunisée contre les maladies tropicales, pouvait servir à attaquer la Jamaïque anglaise, devenue depuis quelques années la première productrice mondiale de sucre, voire le Mexique espagnol et ses riches mines d'argent. Mais ces projets sont balayés par les négociations de paix avec l'Angleterre relancées dès le printemps 1801.

L'expédition est commandée par le général Leclerc, beau-frère de Napoléon, qui lui fixe finalement pour objectif de renverser Toussaint Louverture, puis de rétablir l'esclavage, aboli unilatéralement à Saint-Domingue le 29 août 1793 dans le cadre de la révolution haïtienne, puis votée pour l'ensemble des colonies par la Convention montagnarde, à l'initiative de l'abbé Grégoire, le 4 février 1794.

À la Guadeloupe voisine, l'esclavage est rétabli de force en mai 1802 par l'expédition du général Richepanse, qui suit de peu celle de Saint-Domingue et se heurte à la résistance du colonel noir Delgrès. Une loi de juillet 1802 officialise le rétablissement de l'esclavage à la Guadeloupe, contribuant à la prolongation des combats à Saint-Domingue, où l'expédition semblait victorieuse dès le mois de mai, mais où la déportation de Toussaint Louverture en juin n'a pas découragé son bras droit, le général noir Dessalines, de poursuivre le combat, les insurgés refusant l'ordre de désarmement imposé par Paris en juin, synonyme de rétablissement de l'esclavage.

Le corps expéditionnaire de Saint-Domingue est décimé par la fièvre jaune. Le commandant de

l'expédition, le général Leclerc, et celui de l'expédition de la Guadeloupe, le général Richepanse, succombent à la maladie. Leclerc est remplacé fin 1802 par son second, le général Rochambeau, qui est défait par le Jean-Jacques Dessalines à la bataille de Vertières, 18 novembre 1803.

Lire à ce sujet dans la RHA : *Marines et Armées dans l'expédition de Saint-Domingue (1802-1803)* de Rémi Monaque, RHA N° 214 et *Un officier français face à la Révolution outre-mer. Les infortunes du lieutenant-colonel Jacques d'Ounous à Saint-Domingue, aux Etats-Unis et en Louisiane (1792-1802)* de Jean-Louis Donnadiou, RHA N° 265.



Artillerie à Saint Domingue en 1802.



3 février 1873 : naissance de Hugue Montague Trenchard qui joua un rôle déterminant dans la création de la *Royal Air Force*.



Au cours de ses années de

formation, Trenchard connaît des difficultés académiques, échouant à de nombreux examens et réussissant tout juste à satisfaire à la norme minimale pour le service commandé dans l'armée britannique. En tant que jeune officier d'infanterie, Trenchard sert en Inde et avec le déclenchement de la guerre des Boers, il se porte volontaire pour le service en Afrique du Sud. En combattant les Boers, Trenchard est grièvement blessé et à la suite de sa blessure, il perd un poumon, est partiellement paralysé et retourne en Grande-Bretagne. Sur avis médical, Trenchard rejoint la Suisse pour récupérer et l'ennui l'amène à la pratique du bobsleigh. Après un grave accident, Trenchard constate la disparition de sa paralysie, pouvant dorénavant marcher sans aide. Après une nouvelle récupération, il reprend le service actif en Afrique du Sud en 1901.

Après la fin de la guerre des Boers, Trenchard sert au Nigeria où il est impliqué dans les efforts visant à placer l'intérieur sous la domination britannique et à réprimer la violence inter-tribale. Pendant son séjour en Afrique de l'Ouest, Trenchard commande le Southern Nigeria Regiment pendant plusieurs années.

À l'été 1912, Trenchard apprend à voler et obtient son certificat d'aviateur (n° 270) le 31 juillet aux commandes d'un biplan Farman de la *Sopwith School of Flying* à Brooklands. Il est ensuite nommé commandant en second de la *Central Flying School*. Il occupe plusieurs postes de direction dans le Royal Flying Corps pendant la Première Guerre mondiale, en tant que commandant du *Royal Flying Corps* en France de 1915 à 1917. En 1918, il sert brièvement comme premier chef d'état-major de l'air avant de prendre le commandement de la Force aérienne indépendante en France. De retour en tant que chef d'état-major de l'Air sous Winston Churchill en 1919, Trenchard passa la décennie suivante à assurer l'avenir de la *Royal Air Force*. Il fut commissaire de la *Metropolitan Police Service* dans les années 1930 et fervent défenseur de la RAF dans ses dernières années. Trenchard est reconnu aujourd'hui comme l'un des premiers partisans du bombardement stratégique.

Il meurt à l'âge de 83 ans le 10 février 1956.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

3 février 1903 : naissance du pilote britannique Douglas Douglas-Hamilton.

Hamilton s'intéresse à l'aviation dès son plus jeune âge et sert dans la *Royal Auxiliary Air Force* (RAuxAF). Il est nommé officier pilote dans l'escadron 602 (*City of Glasgow*) le 4 juillet 1927, avec des promotions ultérieures et rapides au grade d'officier d'aviation (4 janvier 1929) et de lieutenant d'aviation (15 janvier 1930). Le 6 mai 1931, à l'âge de 28 ans, le marquis devient le plus jeune chef d'escadron de son époque, commandant l'escadron de 1931 à 1936.

Il a participé à l'un des vols aéronautiques les plus ambitieux du début du XXe siècle, parrainé par Lucy, Lady Houston, l'expédition *Houston-Mount Everest Flight*. **Volant en formation plus haut que jamais auparavant, Lord Clydesdale, comme on l'appelait alors, était le pilote en chef du premier vol au-dessus du mont Everest en 1933, aux commandes**

d'un biplan Westland PV-3. Les conditions extrêmes endurées par les équipages de ces avions ont contribué à démontrer la nécessité de cabines pressurisées dans les avions modernes. Il s'agissait également de la première étude détaillée et scientifique de la région de l'Himalaya. Indirectement, l'expédition a abouti à la création de *Scottish Aviation Ltd* (qui fait maintenant partie de BAE Systems). Un film documentaire, *Wings over Everest*, d'Ivor Montagu et Geoffrey Barkas, a été réalisé sur le vol record et a remporté un Oscar à Hollywood en 1934.

En reconnaissance de son rôle dans l'expédition, il fut décoré de l'*Air Force Cross* lors des honneurs du Nouvel An de 1935. En tant que pionnier de l'aviation, il était considéré de la même manière héroïque que les astronautes une génération plus tard.

Il abandonna le commandement de son escadron le 2 septembre 1936 et fut promu au rang de commandant d'escadre.



Douglas Douglas-Hamilton (1903-1973).

3 février 1909 : naissance de la philosophe humaniste Simone Weil.



« Qui est déraciné déracine, qui est enraciné ne déracine pas. »

Simone WEIL (1909-1943)

Simone Weil est une philosophe humaniste française, née à Paris le 3 février 1909 et morte à Ashford (Angleterre) le 24 août 1943.

Sans élaborer de système nouveau, elle souhaite faire de la philosophie une manière de vivre, non pour acquérir des connaissances, mais pour être dans la vérité. Dès 1931, elle enseigne la philosophie et s'intéresse aux courants marxistes anti-staliniens. Elle est l'une des rares philosophes à avoir tenté de comprendre la « *condition ouvrière* » par l'expérience concrète du travail en milieu industriel et agricole. Successivement militante syndicale, proche ou sympathisante des groupes révolutionnaires trotskistes et anarchistes et des formations d'extrême-gauche, mais sans toutefois adhérer à aucun parti politique, écrivant notamment dans les revues *La Révolution prolétarienne* et *La Critique sociale*, puis engagée dans la Résistance au sein des milieux gaullistes de Londres, Simone Weil prend ouvertement

position à plusieurs reprises dans ses écrits contre le nazisme, et n'a cessé de vivre dans une quête de la justice et de la charité. S'intéressant à la question du sens du travail et de la dignité des travailleurs, elle postule un régime politique qui « *ne serait ni capitaliste ni socialiste* ».

Née dans une famille alsacienne d'origine juive et agnostique, elle se convertit à partir de 1936 à ce qu'elle nomme l'« *amour du Christ* », et ne cesse d'approfondir sa quête de la spiritualité chrétienne. Bien qu'elle n'ait jamais adhéré par le baptême au catholicisme, elle se considérait, et est aujourd'hui reconnue, comme une mystique chrétienne. Elle est aussi parfois vue comme une « *anarchiste chrétienne* ».

Elle propose une lecture nouvelle de la pensée grecque ; elle commente la philosophie de Platon, en qui elle voit « *le père de la mystique occidentale* » ; elle traduit et interprète aussi les grands textes littéraires, philosophiques et religieux grecs, dans lesquels elle découvre des « *intuitions préchrétiennes* », qu'elle met en parallèle avec les écritures sacrées hindoues et avec le catharisme. Ses écrits, où la raison se mêle aux intuitions religieuses et aux éléments scientifiques et politiques, malgré leur caractère apparemment disparate ont un fil directeur à chercher dans son amour impérieux de la vérité, définie comme le besoin de l'âme humaine le plus sacré.

À bout de forces, elle meurt d'épuisement moral et physique ainsi que de tuberculose dans un sanatorium anglais le 24 août 1943, à 34 ans.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

3 février 1915 : défense du canal de Suez.

La **première offensive de Suez**, en Égypte, débuta le 28 janvier 1915 et mit en présence les forces de l'Empire ottoman, appuyées par celles de l'Allemagne, à l'assaut de celles de l'Empire britannique pendant la Première Guerre mondiale en Orient. Les Ottomans tentaient de s'emparer du canal de Suez et comptaient sur un soulèvement des musulmans égyptiens en leur faveur, le sultan Mehmed V ayant fait proclamer le djihad contre les Occidentaux le 14 novembre 1914. L'offensive se solda par le repli des forces ottomanes le 3 février suivant.

Une seconde offensive ottomane en direction du canal aboutit également à une défaite à la bataille de Romani du 3 au 5 août 1916.

Lire à ce sujet dans la RHA : *Attaque et défense du canal de Suez (février 1915)* du capitaine de vaisseau Tonnelé, RHA N° 76.

3 février 1924 : mort du président des États-Unis Woodrow Wilson.

Thomas Woodrow Wilson, né à Staunton (Virginie) le 28 décembre 1856 et mort à Washington, D.C. le 3 février 1924, est un homme d'État américain. Il est président des États-Unis du 4 mars 1913 au 4 mars 1921.

Membre du Parti démocrate, il est gouverneur du New Jersey de 1911 à 1913. Vainqueur de l'élection présidentielle de 1912 face à l'ancien président Theodore Roosevelt (Parti progressiste) et au président sortant William Howard Taft (Parti républicain), il est le premier sudiste à devenir président des États-Unis depuis 1849.

Sur le plan intérieur, bénéficiant d'une majorité au Congrès, il met en place son programme progressiste de *New Freedom* (« Nouvelle liberté ») et fait instaurer l'impôt fédéral sur le revenu. Il participe à l'instauration de la Réserve fédérale des États-Unis et promulgue le *Federal Trade Commission Act* ainsi que le *Clayton Antitrust Act* pour promouvoir la concurrence.

Lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale, il prône la neutralité des États-Unis. Lors de la présidentielle de 1916, alors qu'il se targue d'avoir tenu la nation à l'écart des conflits en Europe et au Mexique, il remporte de justesse un second mandat. Mais l'année suivante, il fait entrer son pays en guerre, mettant ainsi fin à presque un siècle d'isolationnisme au profit d'une politique interventionniste toujours en cours un siècle plus tard.

À la fin de la guerre mondiale, il lance l'idée d'une instance de coopération internationale, la Société des Nations. Le prix Nobel de la paix lui est décerné mais les États-Unis n'intégreront jamais la SDN.

Son héritage fait l'objet de réévaluations radicales concernant son adhésion à des opinions et des politiques racistes aux États-Unis mêmes. Dans le classement des présidents américains, Woodrow Wilson bénéficie de sa politique économique et de son action pendant le conflit mondial mais pâtit de son soutien à la ségrégation raciale, qu'il a activement encouragée au niveau fédéral.

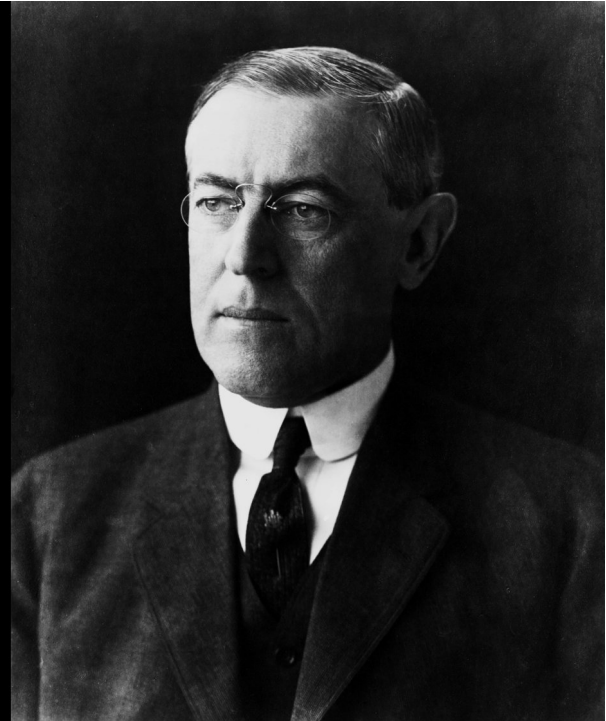
Alors qu'il entend briguer un troisième mandat, il est victime en 1919 d'un accident vasculaire cérébral qui le rend inapte à exercer ses fonctions, son épouse Edith exerçant dès lors une influence considérable. Les démocrates perdent les élections de mi-mandat de 1918 et le républicain Warren G. Harding lui succède à la présidence du pays.

Les États-Unis dans la Grande Guerre

« L'Angleterre et la France n'ont aucunement les mêmes vues que nous sur la paix. Quand la guerre sera finie, nous pourrions les forcer à suivre notre manière de penser, car à ce moment, ils seront parmi d'autres choses, financièrement dans nos mains ».

Woodrow WILSON, Président des États-Unis
au colonel HOUSE, Secrétaire d'État aux Affaires étrangères.

Juillet 1917



3 février 1925 : premier vol du bombardier Boeing F3B.

Le Boeing F3B est un avion militaire de l'entre-deux-guerres biplan qui a servi comme chasseur bombardier embarqué dans la *United States Navy* de 1928 à 1932. Il a succédé au Boeing F2B et a été suivi par le Boeing F4B.

Conçu à partir du prototype d'hydravion modèle 74 en vue de remplacer le F2B, le F3B avait à l'origine les mêmes ailes que son prédécesseur. mais avant que ce modèle n'entre en production, son envergure fut agrandie pour améliorer ses performances à haute altitude. Par rapport à son prédécesseur, le F3B se caractérisait par un fuselage rallongé, un empennage et un train d'atterrissage transformés, et une voilure de plus grande envergure dont le plan supérieur accusait une légère flèche. Le prototype de cet appareil, désigné modèle 77, effectua son vol initial en février 1928 et afficha d'emblée de bonnes performances.

La *United States Navy* passa immédiatement commande de 74 avions de série, sous la désignation de F3B-1, suivant son système en vigueur à l'époque :

- F pour *Fighter* (chasseur) ;
- B pour le constructeur Boeing ;

- et 3 car c'était le troisième avion de ce type que la United States Navy achetait à ce constructeur.

Il était armé de deux mitrailleuses, une de calibre .50 (12,7 mm en mesures européennes) et une de calibre .30 (7,62 mm). Sa charge offensive se composait de 5 bombes de 11kg.

Le F3B entra en service en août 1928 dans les escadrons de chasse VF-2B, VF-3B, et de bombardement VB-1B et VB-2B, embarqués sur les trois premiers porte-avions de la *United States Navy* : *USS Langley* (CV-1), *USS Lexington* (CV-2) et *USS Saratoga* (CV-3).

Son retrait du service eut lieu en 1932, à l'arrivée de son successeur le Boeing F4B.



3 février 1935 : mort du constructeur aéronautique Hugo Junkers.

Hugo Junkers, né le 3 février 1859 à Rheydt en Province de Rhénanie et mort le 3 février 1935 à Gauting, près de Munich, est un ingénieur allemand, pionnier de la construction aéronautique. En 1895, il fonde la société *Junkers & Co.*



Après ses études aux universités de Berlin, Karlsruhe et Aix-la-Chapelle, il collabore avec Wilhelm von Oechelhauser, le directeur de la société *Continental-Gasgesellschaft* de Dessau, à la conception d'un moteur destiné aux hauts fourneaux de Hörde (Forges Phoenix) à Dortmund pour une génératrice de type dynamo. Junkers conçoit un moteur deux-temps à pistons opposés, carburant au gaz de haut fourneau, livré en 1896 et développant une puissance de 220 ch.

Junkers développa l'idée. Avec l'appui de von Oechelhauser, il fonde un institut de recherche pour les moteurs à gaz, et conçoit sur le principe des pistons en opposition, des moteurs à essence, puis des moteurs diesel stationnaires et pour véhicules à très faible consommation. Ceci lui permet de financer par la suite ses autres travaux de recherche.

Les résultats des essais effectués dans sa propre soufflerie le poussent à réaliser des avions autour de structures métalliques, en remplacement de tout autre matériau. Il construit dans les années 1914-1915 le premier avion entièrement métallique au monde, le **Junkers J 1**. Après la Première Guerre mondiale, il fabrique le Junkers F 13, premier avion de transport commercial entièrement métallique. Cet avion peut être considéré comme le prototype de tous ceux qui suivirent jusqu'au Ju 52 qui connut un immense succès tant dans ses utilisations civiles que

militaires. Beaucoup de blessés durent leur salut à leur évacuation rapide par celui qu'ils appelaient affectueusement la *Tante Ju* (prononcer 'you') car, tout comme les navires en anglais, la plupart des avions sont féminins en allemand.



Afin d'obtenir des revêtements d'ailes et de fuselage à la fois légers et rigides il utilisa abondamment le procédé de la tôle ondulée , relativement peu pénalisant aux basses vitesses sur le plan aérodynamique, un procédé également utilisé en automobile par Citroën pour la 2CV et le fourgon Type H ainsi que pour les bâtiments à construction rapide de l'architecte Jean Prouvé.

Ses recherches pionnières en aérodynamique attirèrent également l'attention de Manfred Curry, multiple champion de régates à la voile qui utilisa les souffleries de Göttingen et de Dessau pour perfectionner les gréements et les voiles des yachts de course (le fonctionnement d'une aile d'avion et d'une voile de bateau sont basés sur des principes très similaires).

Dès 1933 cependant, Hugo Junkers avait été dépossédé de son usine par le pouvoir national-socialiste et s'était retiré à Garmisch-Partenkirchen.

3 février 1941 : création du NKGB (Moscou).



Les services secrets soviétiques ont changé de nom à de multiples reprises depuis la création de la *Tchéka* en 1917 (à partir de l'*Okhrana* du Tsar). *GPU* en 1922, *OGPU* en 1923, *GUGB* en 1934. Les attributions de ce dernier sont réparties en 1941 entre le *NKVD* (action vers l'intérieur) et le *NKGB* (action vers l'extérieur). Ces évolutions correspondent aux tentatives d'adaptation au contexte géostratégique mais surtout aux purges et luttes de pouvoir internes.

Les appellations se succèdent jusqu'en 1954, année de naissance du KGB (dont le nom ne changera pas jusqu'en 1991). Aujourd'hui, les services secrets russes sont regroupés sous l'appellation de FSB (Service fédéral de sécurité).

NKGB : *Narodnii Komissariat Gossoudarstvennoï Bezopasnosti*

3 février 1943 : mort en combat aérien de l'as et pilote de chasse de nuit allemand Reinhold Knacke (45 victoires).

Reinhold Knacke (1^{er} janvier 1919 - 3 février 1943) était un aviateur militaire allemand de la Luftwaffe pendant la Seconde Guerre mondiale, un as de la chasse de nuit crédité de 44 victoires aériennes, plus une revendication non confirmée de jour, obtenues en environ 160 missions de combat, ce qui fait de lui l'un des pilotes de chasse de nuit les plus performants de la Luftwaffe. Toutes ses victoires ont été remportées sur le front occidental lors de missions de défense du Reich contre le *Royal Air Force Bomber Command*.



Né à Strelitz, Knacke grandit dans la République de Weimar et en Allemagne national-socialiste. Il rejoint la Luftwaffe en 1937 et suit une formation de pilote. Il sert au sein du *Zerstörergeschwader 1* (ZG 1—1st Destroyer Wing), aux commandes d'un chasseur lourd Messerschmitt Bf 110, au début de la Seconde Guerre mondiale. Il remporte sa première victoire aérienne lors de la bataille de France, qui n'est pas confirmée. En juin 1940, la Luftwaffe crée sa première escadre de chasse de nuit, le *Nachtjagdgeschwader 1* (NJG 1—1st Night Fighter Wing), et Knacke est transféré dans cette unité. C'est là qu'il remporte sa première victoire aérienne nocturne dans la nuit du 9 mars 1940. Knacke est nommé chef d'escadron du 1. *Staffel* (1^{er} escadron) du NJG 1 en avril 1942. Le 1^{er} juillet 1942, il reçoit la Croix de chevalier de la Croix de fer après sa 23^e victoire

aérienne. **Fin 1942, Knacke est l'un des principaux pilotes de chasse de nuit de la Luftwaffe.**

Les 2 et 3 février 1943, il abattit un bombardier équipé d'un radar de détection au sol H2S, le premier système radar de ce type à être récupéré et analysé par des techniciens allemands de Telefunken. Plus tard dans la nuit, il fut tué au combat après un combat avec un autre bombardier de la RAF. À titre posthume, Knacke reçut la Croix de chevalier de la Croix de fer avec feuilles de chêne le 5 février 1943.

3 février 1945 : 1 000 bombardiers B-17 de la 8e Force aérienne américaine bombardent Berlin dans le cadre de l'opération Thunderclap.

L'**opération Thunderclap** était le nom de code d'une opération anglo-américaine planifiée en août 1944 qui comprenait une série de raids aériens massifs contre la capitale allemande de Berlin dans les dernières étapes de la Seconde Guerre mondiale. Selon les estimations, les bombardements stratégiques devraient faire environ 220 000 victimes, dont 110 000 morts, avec pour objectif premier de saper définitivement le moral des Allemands. Cependant, lors de la planification, le projet fut classé comme irréaliste et continuellement reporté.

Sydney Bufton, directeur britannique des opérations de bombardement, déclara à propos de la mise en œuvre de l'opération le 15 août 1944 : *« Il est souligné qu'une leçon finale spectaculaire et tangible pour le peuple allemand sur les conséquences de l'agression mondiale serait d'une valeur durable, même dans la période d'après-guerre. De plus, la dévastation totale du centre d'une ville aussi immense que Berlin serait un témoignage irréfutable de la puissance d'une force de bombardement moderne. Il est rappelé qu'une telle preuve rendrait beaucoup plus facile la pacification des territoires occupés en grande partie au moyen de l'armée de l'air. De plus, elle convaincrerait nos alliés russes et neutres de l'efficacité de la puissance aérienne anglo-américaine. Si les troupes alliées pouvaient occuper Berlin, ou si elle recevait la visite de représentants neutres, on leur présenterait un mémorial de longue date des effets que le bombardement stratégique a produit dans cette guerre et qui pourraient se répéter à tout moment. »*

Une mise en œuvre du plan coordonnée avec l'avance soviétique fut envisagée à nouveau au début de 1945, avant d'être une nouvelle fois considérée comme irréalisable. En remplacement, il fut décidé de lancer une série d'attaques contre des villes de la zone du front oriental allemand, formant des plaques tournantes de la circulation vers l'est et étaient donc considérées comme des cibles particulièrement intéressantes. Il s'agit notamment, outre Berlin, de Dresde, Chemnitz, Nordhausen et Leipzig. Ces villes ont ensuite été lourdement bombardées pour détruire l'arrière-pays de la ligne de front et soutenir l'avancée soviétique, demandée par l'Union soviétique lors de la conférence de Yalta. Les attaques étaient importantes, mais pas aussi massives que l'opération *Thunderclap* initialement envisagée.



3 février 1961 : début de l'opération *Looking Glass* (États-Unis).

L'opération *Looking Glass* (« *Miroir* » en anglais) a été accomplie dans le cadre d'une stratégie de riposte nucléaire américaine de longue durée. Des avions EC-135C *Airborne Launch Control Center* (ALCC), qui emportaient les codes et les instruments nécessaires pour déclencher les tirs de missiles balistique intercontinentaux de l'arsenal nucléaire des États-Unis, ont été maintenus en vol permanent de 1961 à 1990 dans le cadre du *Post-Attack Command and Control System*.

Le *Strategic Air Command* a lancé l'opération *Looking Glass* le 3 février 1961. Des avions EC-135C étaient dirigés depuis l'*Airborne Command Post* (ABNCP) logé sur l'Offutt AFB au Nebraska. Ils étaient soutenus par des avions en provenance d'autres bases aériennes américaines. Les EC-135 ont toujours été en vol, 24 heures sur 24, pendant 29 années de

suite jusqu'au 24 juillet 1990, où les forces opérationnelles ont été mises en alerte perpétuelle, mais les avions au sol, prêts à décoller.

À cette date, ils ont accumulé 281 000 heures de vol sans accident. En 1992, après la dissolution du SAC, la mission est reprise par l'*United States Strategic Command*. Les appareils servent au contrôle des missiles balistiques basés à terre de l'USAF sous le nom de *Airborne Launch Control System*.

L'*US Air Force* a poursuivi cette mission jusqu'au 1^{er} octobre 1998, lorsque la mission a été reprise par l'opération TACAMO (*Take Charge and Move Out*) de l'*United States Navy* utilisant le Boeing E-6 Mercury.

Avant le début de l'opération :

Alors que la menace nucléaire était encore plus préoccupante dans toute l'Europe, le 7120th ACCS fut activé en 1960 sur la base aérienne de Châteauroux-Déols, dans l'Indre. Équipé de C-118G modifiés (avions de transport à piston Douglas DC-6), cette opération fut baptisée *Silk Purse*. Au début de 1961, en collaboration avec le Silk Purse Control Group, l'opération *Silk Purse* commença à piloter des avions de commandement et de contrôle nucléaires aéroportés pour le théâtre d'opérations européen. Ceci pour prendre l'autorité si le quartier général du commandement européen des États-Unis (EUCOM) à la base militaire française Camp des Loges, à l'ouest de Paris, en France, était détruit ou rendu inopérant.





Personnel militaire américain à bord d'un avion Boeing EC-135 en 1987. Crédit : USAF.

3 février 1982 : écrasement accidentel du Noratlas n° 140 sur le Mont Garbi à Djibouti.

36 militaires français trouvent la mort. Il s'agit du dernier accident impliquant un Noratlas avant le retrait définitif de cet appareil.

2^e REP (Légion étrangère) :

- Capitaine PHILIPPONNAT Eric - officier adjoint à la 4^e compagnie
- Sergent-chef STORAI Georges - chef de la 2^e Section, ancien de Loyada de 1976
- Sergent DORE Patrick - chef de groupe, 7 ans de service
- Sergent POMIER Dominique - chef de groupe, benjamin des sous-officiers

- Sergent WOUTIER André – chef de groupe, décoré à Kolwezi en 1978
- Caporal BURGRAFF Adolph
- Caporal OEHLMANN Gustav
- Caporal OLETTA Albin
- Caporal PELTON Eddy
- Caporal SIMONET François
- 1^{ère} classe BEAUTEMPS Marc
- 1^{ère} classe BETON Norbert
- 1^{ère} classe KERTY Gallien
- 1^{ère} classe ZASSER Raymond
- Légionnaire BUZUT Muslum
- Légionnaire DEPIERRE Paul
- Légionnaire DEVAUX Robert
- Légionnaire FALAUT Marc
- Légionnaire GALVES Francisco
- Légionnaire GORDON Luis
- Légionnaire GUNES Yasar
- Légionnaire LEON Lawrence
- Légionnaire LIMA DA SILVA
- Légionnaire LUANG Eric
- Légionnaire SENDERS Jean
- Légionnaire THIU-SAM Jérôme
- Légionnaire VELMAR Maurice

13^e DBLE (Légion étrangère) :

- Capitaine CHANSON Jacques
- Caporal LAURIOL Guy

EM FFDj :

- Capitaine DROULLE Robert

Commando Jaubert (Marine nationale) :

- Maître GLOANEC Jacky (Jean-Paul)

Armée de l’Air :

- Commandant DALMASSO Henri – pilote & commandant de l’avion
- Capitaine COUILLAUT Jean – co-pilote
- Capitaine TADDEI Fabien – navigateur
- Adjudant-chef DAENINCKX Gérard – mécanicien
- Capitaine DEMANGE Jean – observateur



3 février 1983 : premier vol du Mirage 2000N.

Le Mirage 2000N est une version du Mirage 2000 conçue à la fin des années 1980 pour servir dans la force de dissuasion nucléaire française. À ce titre, il a d'abord emporté le missile nucléaire ASMP puis, par la suite, sa version améliorée ASMPA au sein des Forces aériennes stratégiques.

Version spécialisée dans la frappe nucléaire en service de 1988 à 2018, emportant le missile *ASMP-A*. La défense primordiale de l'appareil est assurée par le brouilleur électronique *Caméléon*, des leurres électromagnétiques et infrarouges *Spirale*, ainsi qu'un système d'alerte radar *Serval*, puis fin 1995, ils sont également dotés en urgence d'un détecteur de départ missile infrarouge Matra. Appareils stationnés à l'origine sur la base aérienne Luxeuil-Saint-Sauveur, jusqu'en 2010, et sur la base aérienne d'Istres-Le Tubé :

- **Mirage 2000N K1** : version initiale, armée uniquement du missile ASMP (31 avions, par la suite portés au standard K2) ;
- **Mirage 2000N K2** : version capable également d'assaut conventionnel tout temps (44 avions) ;
- **Mirage 2000N K2+** : version intermédiaire modifiée en vue de l'utilisation du missile ASMP retiré du service en 2011 ;
- **Mirage 2000N K3** : version armée du missile ASMP-A ; la dernière à entrer en service (30 avions sont portés à ce standard dont 23 restaient encore en service en 2015).

Leur retrait commence le 21 juin 2018.

Le 30 août 2018, les derniers Mirage 2000N, dont le Mirage 2000N 357 - 125-CO, ont décollé de la base d'Istres pour rejoindre l'Élément air rattaché 279 de Châteaudun. Étant donné leur mission nucléaire, ces avions ne pourront pas être revendus et ils seront « déconstruits », leurs pièces détachées étant réutilisées pour les autres Mirage 2000.

Trois sont remis à la DGA Essais en vol. Le dernier exemplaire servant à la DGA est retiré du service le 22 février 2022 et sert de banc de formation pour mécaniciens.



Crédit : Armée de l'Air.

3 février 1998 : accident de Cavalese (Italie du Nord).

L'avion EA-6B américain du corps des *Marines* (basé à Aviano) percute et coupe le câble du téléphérique de Cavalese et provoque la chute de la cabine. Les occupants, 20 touristes, sont tués. Le pilote, le *captain* Richard J. Ashby, et son navigateur, le *captain* Joseph Schweitzer, ont été poursuivis aux USA et jugés non coupables d'homicide involontaire et d'homicide par négligence. Plus tard, ils ont été condamnés pour obstruction à la justice et mauvaise conduite

pour avoir détruit une cassette vidéo du vol. Le désastre et l'acquittement créèrent des tensions entre les États-Unis et l'Italie.

3 février 2015 : premier vol de l'avion de transport militaire brésilien Embraer KC-390.

Il a été conçu par Embraer et dérivé de l'Embraer 190, bien qu'il en soit assez différent avec une configuration ailes hautes et empennage en « T ». Sa charge utile de 19 tonnes, revue à 23,6 tonnes, en fait un concurrent du C-130J *Hercules*. Sa soute fait 12,70 m de long, 3,45 m de large, avec une hauteur de 2,95 m, mais 3,20 au niveau de la section arrière du fuselage. En 2024, son prix est estimé à 130/150 millions d'euros.



En octobre 2018, trois appareils sont construits et cinq sont en cours d'assemblage et les campagnes d'essais ont dépassé les 1 900 heures de vol. Le premier appareil de série aurait dû être livré fin 2018 à la force aérienne brésilienne mais à la suite d'un accident, cela est reporté à 2019.

Le premier KC-390 destiné à la Force aérienne brésilienne a effectué son premier test en vol de production le 25 mai 2019. À cette date, sept autres KC-390 se trouvent sur la chaîne de production.

Boeing et Embraer ont un accord-cadre d'association (Master Teaming Agreement) initialement signé en 2012 et étendu en 2016, portant sur la commercialisation et la maintenance

conjointes de l'avion sous le nom de C-390 Millennium. Après le retrait de Boeing de l'accord en avril 2020, Embraer recherche d'autres partenaires.

Le 5 mai 2018, l'avion PT-ZNF a subi de graves dommages au fuselage et aux roues, après avoir quitté la piste à environ 260 m lors de l'atterrissage. L'avion a été partiellement perdu.

Deux avions ont été livrés en 2023, 3 en 2024.

Depuis son introduction dans l'armée de l'air brésilienne, l'avion a été intensivement utilisé dans des exercices avec les forces armées brésiliennes et dans plusieurs opérations nationales et internationales :

- L'une des premières missions opérationnelles de l'Embraer C-390 Millennium était due à la pandémie de COVID-19, lorsque deux avions ont été utilisés pour transporter des véhicules, du matériel et des médicaments entre les États brésiliens.

Opération Rapatriement - Arrivée de Brésiliens et d'étrangers d'Ukraine.

- À la suite des explosions du port de Beyrouth en 2020, un C-390 et un Embraer 190 VC-2 ont été envoyés avec environ six tonnes de médicaments, de nourriture et de matériel médical pour les soins d'urgence. C'était la première mission internationale de l'appareil avec la FAB.
- En février 2021, lors de l'exercice opérationnel *Culminating*, en Louisiane, aux États-Unis, il a effectué des vols conjoints avec des avions C-17 et C-130 de l'US Air Force. Au cours de l'opération, la force combinée a lancé 4 000 parachutistes lors d'un saut de nuit.
- Après le Séisme de 2021 en Haïti, le C-390 Millennium a été dépêché avec environ onze tonnes de médicaments et des pompiers spécialisés dans la recherche et le sauvetage dans les structures effondrées, des chiens de recherche et des médecins.
- Un C-390 s'est envolé pour Ushuaia transportant des pièces de rechange en soutien d'un C-130 du FAB engagé dans une opération en Antarctique.
- Lors de la Guerre russo-ukrainienne de 2022, un KC-390 et un VC-99B Legacy ont été envoyés en mission pour sauver des citoyens brésiliens et d'autres pays. La mission a également apporté un total d'environ 12 tonnes d'aide humanitaire à l'Ukraine. La mission a secouru des ressortissants ukrainiens, argentins et colombiens, qui ont tous été emmenés au Brésil.
- En juin 2022, un C-390 du FAB *Esquadrão Gordo* participe pour la première fois à la campagne antarctique brésilienne, déchargeant des chargements de ravitaillement pour la Base antarctique *Comandante Ferraz*.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)