

30 janvier 1735 : des représentant corses proclament à Orezza l'indépendance de l'île et rejettent la souveraineté génoise.

Le constitution du Royaume corse est proclamée mais les rebelles ne trouve pas de roi. C'est le début d'une guerre qui va durée une quarantaine contre l'occupation génoise qui remonte à la bataille de La Meloria en 1284.

Le livre *L'Univers : histoire et description de tous les peuples...* publié en 1847, retranscrit divers textes constitutionnels, parmi lesquels celui du 30 janvier 1735, ce règlement établissait la séparation définitive de la Corse d'avec Gênes, et contenait les bases de la constitution. En voici, au reste, le texte même :

Art. 1

Au nom de la Très Sainte Trinité, le Père, le Fils et le Saint-Esprit, de l'immaculée Conception de la Vierge Marie, sous la protection de la Sainte Mère Avocate, nous élisons, pour la protection de notre patrie et de tout le royaume l'Immaculée conception de la Vierge Marie, et de plus nous décidons que tous les armes et les drapeaux dans notre dit royaume, soient empreints de l'image de l'Immaculée Conception, que la veille et le jour de sa fête soient célébrés dans tout le royaume avec la plus parfaite dévotion et les démonstrations les plus grandes, les salves de mousquetaires et canons, qui seront ordonnées par le Conseil suprême di royaume.

Art. 2

On abolit pour toujours tout ce qui reste encore du nom et du gouvernement de Gênes, dont on brûlera publiquement les lois et les statuts, à l'endroit où la junte établira son tribunal et au jour qu'elle déterminera, afin que chacun puisse assister à cette exécution.

Art. 3

Tous les notaires seront cassés en même temps, et réhabilités par la junte, dont ils dépendront à l'avenir par rapport à leurs emplois.

Art. 4

On frappera toutes sortes de monnaies au nom des primats, qui en détermineront la valeur.

Art. 5

Tous les biens et fiefs appartenant aux Génois, ainsi que les viviers, seront confisqués ; et les primats en disposeront au profit de l'État.

Art. 6

Ceux qui ne prêteront pas respect et obéissance aux primats et à la junte de régence, qui

censureront et tourneront en ridicule les titres qu'on donnera aux magistrats, de même que ceux qui ne voudront pas accepter les emplois qu'on leur offrira, seront traités comme rebelles, leurs biens confisqués et eux condamnés à perdre la vie.

Art. 7

Quiconque entrera en négociation avec les Génois ou excitera le peuple à désavouer le présent règlement sera puni de même.

Art. 8

Les généraux du royaume André Ceccaldi, Hyacinthe Paoli , Philibert Evariste Ciattoni et don Louis Giafferi seront à l'avenir primats du royaume, et on leur donnera le nom d'Altesses Royales de la part de l'assemblée générale et de la junte.

Art. 9

Ou convoquera une assemblée générale du royaume, composée d'un député de chaque ville ou village, et qui portera le titre de Sérénissime. Douze de ces députés pourront, en cas de besoin, représenter tout le royaume, et auront pouvoir de délibérer sur toutes les occurrences, taxes et impositions, et d'en décider. On leur donnera le titre d'Excellences, tant dans l'assemblée que dans l'endroit de leur demeure, où ils commanderont avec un pouvoir subordonné aux primats et à la junte.

Art. 10

La junte sera composée de six personnes, qui feront leur résidences où on l'ordonnera. On leur donnera le titre d'Excellence, et l'assemblée générale les changera tous les trois mois, si elle le trouve convenable. Du reste, la convocation de cette assemblée ne se fera que par les primats.

Art. 11

On formera un conseil de guerre, qui ne sera composé que de quatre personnes, et dont les résolutions et les décisions unanimes seront approuvées par la junte.

Art. 12

On nommera de même quatre magistrats, avec le titre d'Illustrissimes, subordonnés à la junte, qui veilleront à faire régner l'abondance dans le pays et fixeront le prix des vivres.

Art. 13

Quatre autres magistrats seront élus avec le titre d'Illustrissimes et chargés tous les trois mois, pour avoir soin des grands chemins et veiller à l'administration de la justice et à la conduite des agents de police.

Art. 14

On choisira un pareil nombre de magistrats, auxquels on donnera le même titre, pour la direction des monnaies.

Art. 15

On élira un commissaire général de guerre avec quatre lieutenants généraux qui commanderont à tous les soldats et officiers subalternes, et mettront en exécution les ordres du conseil de guerre.

Art. 16

La junte fera un nouveau code, qui sera publié dans l'espace de quinze jours, et dont les lois lieront tous les habitants du royaume.

Art. 17

On créera un contrôleur général, qui sera secrétaire et garde des sceaux, tant auprès des commissaires généraux qu'auprès de la junte, et dressera et scellera tous les décrets.

Art. 18

La junte donnera à tous les officiers, depuis le commissaire général jusqu'au dernier des soldats, les patentes personnelles sans lesquelles nul ne pourra, sous peine de mort, exercer sa charge.

Art. 19

Chaque membre de l'assemblée générale se choisira un auditeur, qui recevra de même ses patentes de la junte.

Art. 20

Enfin on créera aussi deux secrétaires d'État, avec le titre d'Illustrissimes, qui seront chargés du soin de prendre garde que la tranquillité du royaume ne soit point troublée par des traîtres, et auront le pouvoir de leur faire leur procès secrètement et de les condamner à mort.

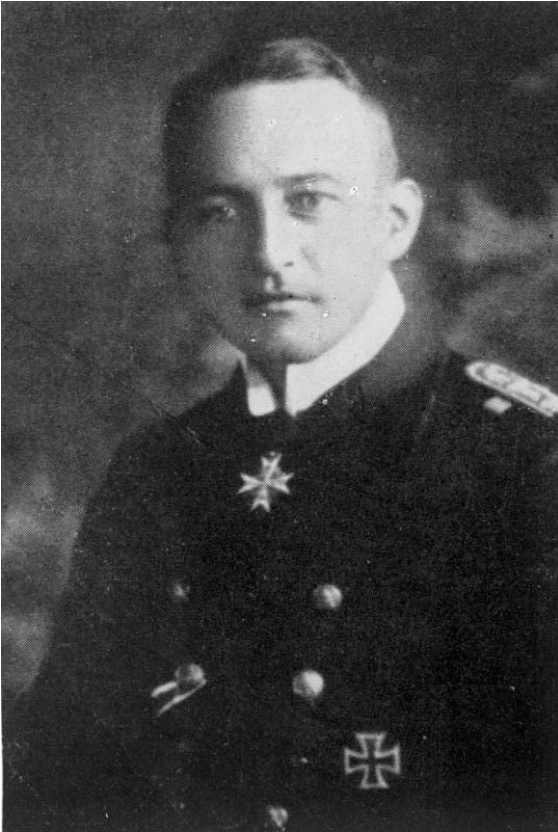
Art. 21

Les lieutenants généraux, lorsqu'ils en seront légitimement empêchés, pourront se faire représenter, tant à rassemblée que dans la junte.

Art. 22

On déclare par la présente que don François Raffaelli et don Louis Ceccaldi, à leur retour dans le royaume, seront rétablis, le premier dans sa charge de président, le second, dans celle de lieutenant général, qu'ils occupaient avant leur départ.

30 janvier 1915 : intensification de la guerre sous-marine allemande.



Kapitänleutnant Walther Schwieger.

Sans sommations, le U-20 du capitaine Walter Schweiger coule 2 navires marchands britanniques au large du Havre. C'est ce même capitaine qui le 7 mai 1915 coule le paquebot *Lusitania* (1198 morts). Le scandale est énorme chez les alliés et notamment aux USA où l'opinion publique cesse d'être non-interventionniste. Schweiger est décoré par la Kaiserliche Marine qui stoppe cependant sa guerre à outrance craignant l'entrée en guerre des USA.

À noter cependant qu'en 1972, l'ouverture des archives britanniques relatives à cet événement a montré que le *Lusitania* transportait des munitions et était armé de 12 canons au moment de l'attaque, contrairement à toutes les déclarations officielles qui ont contribué à développer l'émoi suscité.

François-Emmanuel
Brézet

LA GUERRE SOUS-MARINE ALLEMANDE

1914-1945



30 janvier 1923 : naissance du pilote (militaire puis d'essai) René Bigand.

Nommé sous-lieutenant à sa sortie de l'École de l'Air, en octobre 1946, il est breveté pilote le 5 juin 1947. Il effectue un stage sur multimoteur à Avord avant de rejoindre la 21^e escadre de bombardement, à Bordeaux-Mérignac, où il vole sur bombardier quadrimoteur britannique Handley Page Halifax. À la fin de 1950, il se voit confier la réception de Douglas B-26 Invader, des bimoteurs américains de bombardement léger, avec lesquels il participe à la mise en place du groupe de bombardement 1/19 « Gascogne », en 1951 à Saïgon. Pendant la guerre d'Indochine, il forme des équipages mais mène aussi des missions de combat.

À l'issue de la guerre d'Indochine, il entre au Centre d'Essais en vol (CEV), se retrouve affecté à l'École du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER) de Cazaux dans la même promotion que Jacqueline Auriol. En 1954, il obtient la licence de pilote d'essai n° 173. Il est désigné comme officier de marque de l'Étendard de Dassault Aviation, qu'il présente dans sa version « *appui tactique* » au concours OTAN, organisé à Brétigny en septembre 1957. Le concours est gagné par le Fiat G.91 italien, mais grâce aux données accumulées par René Bigand sur le prototype, Dassault parviendra à réaliser une version améliorée, l'Étendard IV, un chasseur embarqué promis à une brillante carrière dans l'Aéronavale.

Au CEV, il réalise bien involontairement une « *première* » en France : le 16 mai 1956, lors d'un vol d'essai sur le prototype 001 du biréacteur SNCASO SO-4050 Vautour, son avion part en vrille et il doit utiliser son siège éjectable, de même que l'ingénieur navigant de première classe Wanner, en place arrière. Cette double éjection simultanée est une « *première* » en France. Tous deux y survivront, après quelques mois d'hôpital pour Wanner qui subit un atterrissage brutal et se décide, après avoir survécu miraculeusement à cet accident, à demander en mariage sa petite amie.

Lorsqu'il quitte le CEV, le 1^{er} octobre 1957, le commandant Bigand intègre le bureau des programmes de matériel (BPM) de l'état-major. Marcel Dassault l'a remarqué et lui offre de devenir chef pilote de Dassault Aviation en remplacement de [Roland Glavany](#). Cela lui permet de travailler sur de nombreux programmes d'avions civils et militaires :

- Mirage III ;
- Mirage IV : le 22 septembre 1960, aux commandes de ce bombardier bisonique unique en Europe, René Bigand bat le record du monde de vitesse sur circuit fermé de 1 000 km avec un vol de 33 minutes et 8 secondes soit une vitesse moyenne de 1 822 km/h. Ce record était précédemment détenu par l'intercepteur américain McDonnell F-101 Voodoo, avec « *seulement* » 1 126 km/h.
- premier vol du « *Balzac* », un avion à décollage vertical, le 18 octobre 1962.
- premier vol du Mirage III-V (pour Vertical), la version opérationnelle du « *Balzac* » qui ne sera pas retenue, le 12 février 1966.
- premier vol du Mystère 20, premier d'une série de « *jets* » privés pour hommes d'affaires, le 4 mai 1963.

Revenu aux avions de combat, René Bigand participe, le 15 juin 1966, aux essais du biplace Mirage F2 (F pour « *ailes en flèche* », contrairement au Dassault Mirage III à aile delta). Ces expérimentations, où René Bigand a dépassé Mach 1,5 aisément, conduisent à la réalisation d'une version monoplace de 11 tonnes, le Dassault Mirage F1, dont René Bigand assure le premier vol, le 24 décembre 1966. L'avion doit être présenté en vol au Salon du Bourget fin mai 1967. Une semaine avant le salon, lors de son 24^e vol, le 18 mai 1967, le F1-01 rencontre soudain des problèmes de vibration des gouvernes. L'appareil devenu incontrôlable s'écrase entre Fos-sur-Mer et Arles, en bordure de la route nationale 568, lieu-dit « *ferme le retour des Aires* ». On ne retrouvera aucune trace du pilote. L'état-civil de sa ville natale, Boulogne-sur-Mer, mentionne Arles comme lieu de décès. René Bigand totalisait 4 500 heures de vol.

- **Officier de la Légion d'honneur le 14 avril 1962**
- **Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs**
- **Médaille de l'Aéronautique**



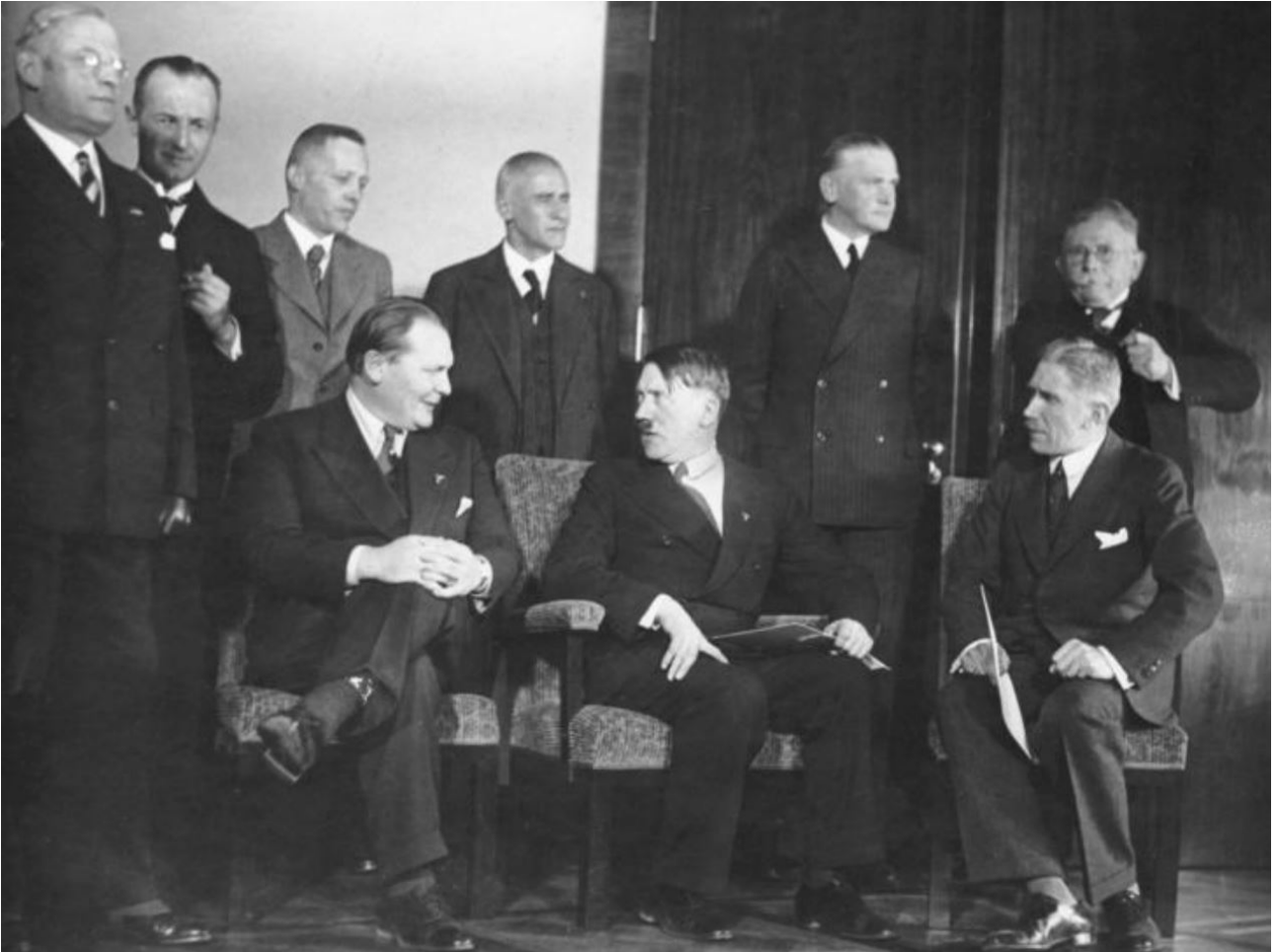
René Bigand, Serge Dassault et Roland Glavany devant le Mirage IV 01. Crédit : Dassault Aviation.

30 janvier 1933 : Adolf Hitler est nommé chancelier du Reich par le président et maréchal Paul von Hindenburg.

Le 30 janvier 1933, vers midi, Adolf Hitler est nommé chancelier de la république de Weimar après un mois d'intrigues au sommet organisées par l'ancien chancelier Franz von Papen, et grâce au soutien de la droite et à l'implication du Parti populaire national allemand (DNVP).

Le soir même, des milliers de SA effectuent un défilé nocturne triomphal sur l'avenue *Unter den Linden*, sous le regard du nouveau chancelier, marquant ainsi la prise de contrôle de Berlin et le lancement de la chasse aux opposants. Le quotidien *Deutsche Allgemeine Zeitung* (DAZ), proche de la droite conservatrice, écrit le 31 janvier 1933 : « *En tout cas, c'est une décision hardie et audacieuse, et aucun homme politique conscient de ses responsabilités ne sera enclin à applaudir* ». Le quotidien catholique *Regensburger Anzeiger* mit en garde contre « *un saut dans l'obscurité* ».

La chancellerie fusionne avec la présidence en 1934 et ne réapparaît que quelques semaines en mai 1945 avant d'être définitivement supprimée par les Alliés.



Cabinet Hitler en janvier 1933 : Assis, de gauche à droite : Göring (sans portefeuille), Hitler (chancelier) et Papen (vice-chancelier). Debout, de gauche à droite : Seldte (Travail), Gereke (commissaire à l'Emploi), Krosigk (Finances), Frick (Intérieur), Blomberg (Défense) et Hugenberg (Économie et Agriculture). Absents de la photo : Neurath (Affaires étrangères), Gürtner (Justice) et Eltz-Rübenach (Postes et Transports).

30 janvier 1942 : début de la bataille d'Ambon (Pacifique).

La bataille d'Ambon est une bataille de la campagne du Pacifique pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle s'est déroulée du 30 janvier au 3 février 1942 sur l'île d'Ambon dans les Indes néerlandaises (Indonésie), lors de la campagne des Indes orientales néerlandaises. Le Japon a envahi et conquis l'île en quelques jours face aux forces hollandaises, américaines et australiennes. Les combats chaotiques et parfois sanglants ont été suivis par une série de crimes de guerre japonais.

En 1941, alors que la possibilité d'une guerre contre le Japon se profile, les Alliés considèrent Ambon comme un emplacement stratégique en raison de son potentiel comme base aérienne majeure. Le gouvernement australien et les commandants militaires craignant que la base pourrait être utilisée pour des raids sur le nord de l'Australie, décident alors de renforcer les forces néerlandaises sur l'île. Le 14 décembre 1941, un convoi composé des escortes HMAS *Adelaide* et *Ballarat* avec les navires hollandais *Both*, *Valentijn* et *Patras* transportant 1 090 soldats de la « *Gull Force* » quitta Darwin et arriva à Ambon le 17 décembre. L'HMAS *Swan* escortant le *Bantam* arriva avec des renforts le 12 janvier 1942.

Ambon est petite île de 775 km² montagneuse et fertile, située dans l'archipel des Moluques en Indonésie. L'île est située au sud-ouest de Céram, dans le nord de la mer de Banda et fait partie d'une chaîne circulaire d'îles volcaniques entourant cette mer. Faisant 51 km de long, sa forme est très irrégulière. En fait, elle est presque divisée en deux : sa partie sud-est, la plus petite (appelée Leitimor) est reliée à la partie nord (Hitoe) par une langue de terre de quelques kilomètres. L'aéroport principal de Laha se trouve à l'ouest de la péninsule de Hitoe, au nord de l'île, face à la baie d'Ambon. La ville d'Ambon est de l'autre côté de la baie, sur la partie sud de l'île, la péninsule de Laitimor.

30 janvier 1943 : Friedrich Paulus est nommé *Feldmarschal* par Hitler.



Alors que les combats de Stalingrad touchent à leur fin, Hitler promet Paulus au grade de *Generalfeldmarschall* le 30 janvier 1943, probablement pour le dissuader de toute reddition : aucun maréchal de l'armée allemande ne s'étant rendu jusque là, Hitler attendait de Paulus qu'il se suicidât plutôt que de se rendre. Mais Paulus refuse, déclarant ne pas vouloir se

suicider « *pour un caporal* » (Hitler avait en effet été caporal durant la Première Guerre mondiale) et en outre de par ses convictions religieuses chrétiennes, qui condamnent le suicide.

Malgré sa promotion, Paulus et son état-major se rendent le lendemain, le 31 janvier 1943. Le surlendemain, le 2 février, les restes de la 6^e armée allemande capitulent ; 2 500 officiers et 24 généraux sont faits prisonniers. Mikhaïl Choumilov, commandant de la 7^e armée de la Garde lors de l'Opération Uranus, mène l'interrogatoire du maréchal Paulus. Durant son interrogatoire, Paulus ne montre que de la haine envers Hitler.

Prisonnier, bien qu'ayant dans un premier temps refusé de collaborer avec les Soviétiques, Paulus devient après l'attentat du 20 juillet 1944 contre Hitler une voix critique contre le régime nazi, rejoignant le Comité national pour une Allemagne libre, parrainé par les Soviétiques et appelant les Allemands à se rendre. Paulus reste prisonnier des Soviétiques jusqu'à la capitulation de l'Allemagne nazie.

Jean LOPEZ

STALINGRAD

La bataille au bord du gouffre

68



 ECONOMICA

30 janvier 1943 : les soviétiques réussissent à établir un couloir de 8 km de large longeant la Neva.

Ce couloir permet de rétablir une communication terrestre entre Leningrad et le reste de leur pays (fin de l'Opération *Iskra*).

L'opération *Iskra* est une victoire stratégique pour les forces soviétiques. Du point de vue militaire, l'opération a éliminé la possibilité de la capture de la ville. D'autre part le front de Leningrad sera désormais très bien ravitaillé, renforcé et capable de coopérer plus étroitement avec le front de Volkhov. Pour la population civile, l'opération *Iskra* permet le ravitaillement en nourriture ainsi que la possibilité d'évacuer plus de civils de la ville. La fin du blocus a également eu un effet stratégique, bien qu'il ait été éclipsé par la reddition de la 6^e armée allemande à Stalingrad quelques jours plus tard. En effet, le char *Tigre*, capturé intact par les Soviétiques lors de cette bataille, est évacué par les forces soviétiques pour être étudié.

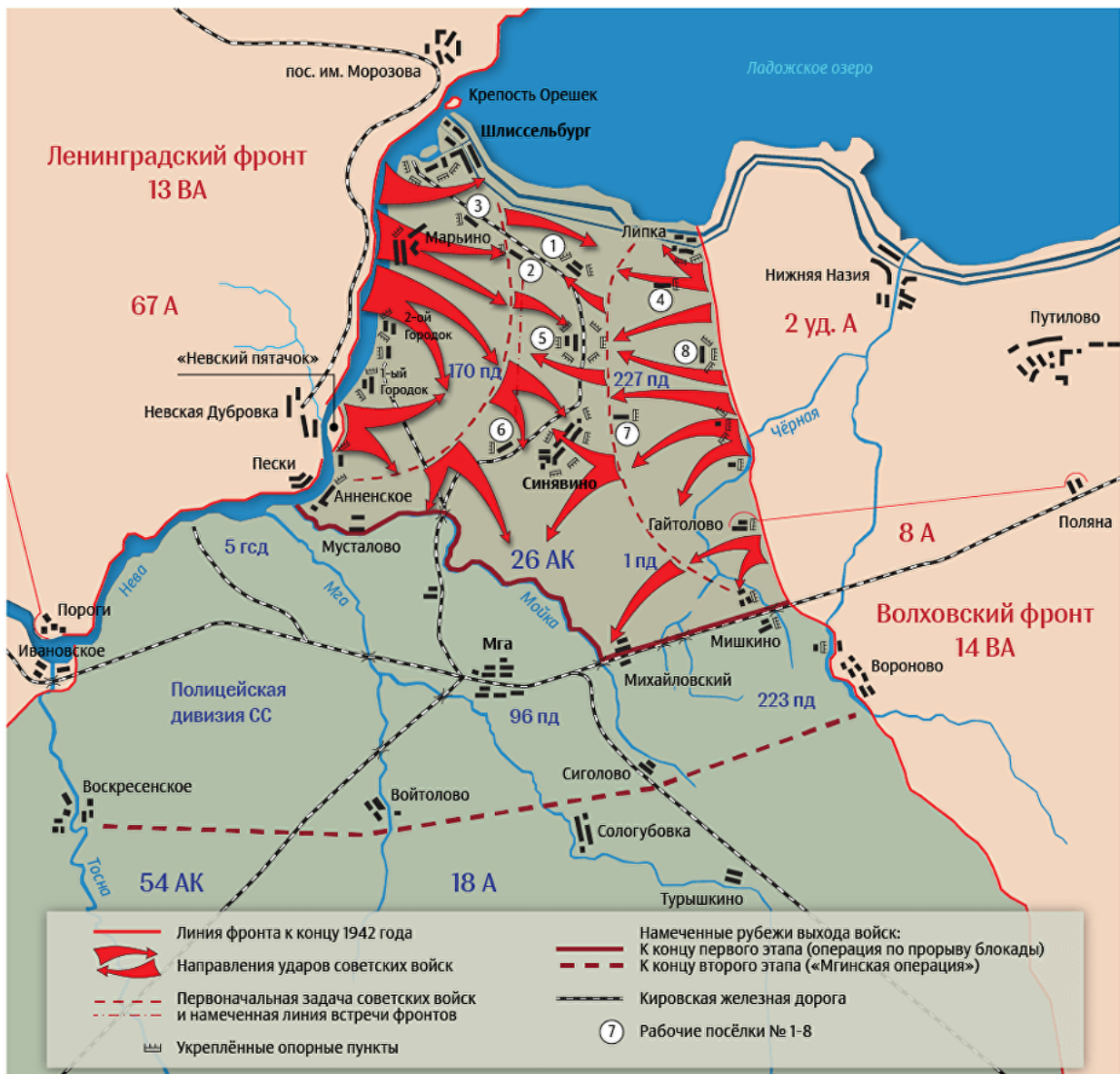
Cette victoire conduit à des promotions pour Leonid Govorov, qui est promu, le 15 janvier, au grade de colonel-général et Joukov, qui est promu, le 18 janvier, maréchal de l'Union soviétique. En outre Govorov et Meretskov sont décorés, le 28 janvier, de l'ordre de Souvorov 1^{re} classe. Les 136^e et 327^e divisions de fusiliers sont promues et deviennent les 63^e et 64^e divisions de la garde, alors que la 61^e brigade de chars devient la 30^e brigade de chars de la Garde.

Du côté allemand, faute de renforts suffisants, le commandement du groupe d'armées Nord prit la décision de raccourcir la ligne de front, en évacuant les saillants de Demiansk et de Rjev. Le saillant de Demiansk qui resta tout au long 1942, malgré son encerclement pendant quelques mois, était une importante tête de pont stratégique. Ce saillant avec celui de Rjev, également évacué au printemps 1943, pouvaient potentiellement être utilisés pour encercler un grand nombre de forces soviétiques. Cependant, dans la situation qui s'était développée, leur conservation n'était plus possible.

Malgré ces conditions, la *Stavka* savait que l'opération *Iskra* était incomplète, car le couloir qui avait été ouvert était étroit et il était encore à portée de l'artillerie allemande ; les hauteurs stratégiques de Siniavino qui étaient ainsi encore sous contrôle allemand. Joukov planifia une opération beaucoup plus ambitieuse nommée offensive *Poliarnaïa Zvezda* (« Étoile polaire »). L'opération avait pour but de vaincre de façon décisive de groupe d'armées Nord, mais elle échoua dès le début. Les forces soviétiques réalisèrent, en 1943, plusieurs autres offensives dans la région, élargissant lentement le couloir, avant de capturer Siniavino en septembre. Toutefois, la ville était encore soumise à un siège partiel. Les bombardements aériens et d'artillerie durèrent jusqu'en janvier 1944, lorsque les lignes allemandes furent percées par l'offensive Leningrad-Novgorod, levant totalement le siège.

Операция «Искра»

Расстановка сил перед началом и план наступательной операции по прорыву блокады Ленинграда в январе 1943 года





30 janvier 1945 : 9 000 morts en Mer Baltique.

Le paquebot allemand *Wilhelm Gustloff* est coulé par un sous-marin soviétique à sa sortie de la baie de Dantzig alors qu'il évacue 10 000 réfugiés de Prusse orientale. C'est la plus grande catastrophe maritime jamais survenue et pourtant une des moins connues.

Début 1945, la progression des troupes soviétiques et la défaite de l'Allemagne semblent inéluctables. La Prusse-Orientale accueille de nombreux civils et militaires fuyant l'offensive de l'Armée rouge.

C'est alors qu'a lieu l'opération *Hannibal* employant quatre grands navires de transport pour évacuer la population. Plusieurs milliers d'entre eux prennent place à bord du *Wilhelm Gustloff* qui lève l'ancre au matin du 30 janvier 1945, dans l'espoir de rejoindre les ports

de Flensburg et de Kiel, encore libres de toute occupation. Une liste officielle dresse le nombre de 4 958 personnes à bord, comprenant membres d'équipage, soldats et réfugiés civils. Dans les faits, ce nombre est très supérieur. Il dépasse les 8 000 personnes et de récentes recherches publiées en 1999 et 2008 par Heinz Schön — qui, âgé de 18 ans, survécut lui-même au naufrage — avancent un premier chiffre de 10 482 personnes, puis en 2008 un second chiffre de 10 582 personnes. L'unique certitude est que plus de 4 000 enfants et adolescents s'y trouvaient alors.

Cependant, la mer Baltique est alors peu sûre, car de nombreux sous-marins de la marine soviétique y patrouillent afin de couler tout navire allemand qu'ils pourraient croiser. Dès le début du voyage du *Wilhelm Gustloff*, trois sous-marins sont signalés, mais ils sont jugés sans danger pour le paquebot.

Au soir du 30 janvier, le *Wilhelm Gustloff*, escorté d'une seule vedette lance-torpille, reçoit un message d'une formation de dragueurs en approche lui demandant de naviguer avec les feux de position allumés pour éviter tout risque de collision entre les navires, ordre que le capitaine Petersen exécute immédiatement. Mais un quatrième sous-marin se trouvait alors en patrouille à proximité, le long de la côte basse de Poméranie orientale, le *S-13*.

Alexandre Marinesko, le capitaine du sous-marin, fait armer quatre torpilles, dénommées « *Pour la mère-patrie* », « *Pour le peuple soviétique* », « *Pour Leningrad* » et « *Pour Staline* ». La dernière fait long feu et doit être retirée du tube puis désamorcée en catastrophe, tandis que les trois premières touchent le paquebot, qui coule en moins de 50 minutes.

Les torpilles frappent le flanc bâbord du paquebot allemand. La première pulvérise le compartiment de l'équipage à l'avant. La seconde explose juste en dessous de la piscine, où des dizaines d'auxiliaires féminines de l'armée ont trouvé refuge. La troisième atteint la salle des machines, plongeant instantanément le bâtiment dans le noir.

Pendant ce temps, une grande panique règne à bord du navire bondé, où les canots de sauvetage sont en sous-nombre et assaillis. L'un des rescapés, le mécanicien Johann Smrczek, fera le récit des événements. Ayant rejoint le pont supérieur aménagé pour les blessés du front oriental, il y a « *pris conscience du drame qui se déroulait en bas. À travers les vitres blindées, je ne pouvais les entendre crier. Mais les gens étaient serrés comme des sardines et le pont inférieur était déjà à moitié couvert d'eau. Et j'ai vu des éclairs, des coups de feu. Les officiers tuaient leur propre famille.* »

Seuls 996 rescapés sont secourus par des navires accourus à la rescousse et groupés autour du croiseur lourd *Admiral Hipper*, laissant derrière eux plusieurs milliers de victimes.

Le paquebot **Général von Steuben** sera coulé le 10 février 1945 par le même Alexandre Marinesko au cours de la même mission (près de 3 000 victimes, réfugiés et blessés essentiellement).



Paquebot allemand « Wilhelm Gustloff ».

30 janvier 1946 : mort de l'aviatrice Maryse HILSZ.

Maryse Hilsz née Marie-Antoinette Hilsz le 7 mars 1901 à Levallois-Perret et morte le 30 janvier 1946 au Moulin-des-Ponts (Ain).

Les parents de Maryse Hilsz sont originaires d'Alsace. Née le 7 mars 1901 à Levallois-Perret, elle doit arrêter prématurément ses études à la mort de son père et doit travailler avec sa mère dans un atelier de couture. Elle commence une carrière de modiste mais se passionne surtout pour l'aviation. **Elle s'inscrit à un concours de saut en parachute en 1924, alors qu'elle n'est encore jamais montée en avion. Se lançant dans le parachutisme d'exhibition, pour le compte de la Société pour le développement de l'aviation (plus de 112 sauts, dont vingt en double), elle finance ainsi l'obtention de son brevet de pilote, qui lui est officiellement décerné le 21 avril 1930.** Contemporaine de Maryse Bastié, elle devient rapidement une aviatrice hors pair.

Les ailes françaises au plus haut. Quand la guerre éclate, elle est un des plus grands noms de

l'aviation féminine, cumulant record sur record (comme le Paris-Saigon en 4 jours de 1937, record de hauteur pour une femme sur avion à hélice : 14 310 mètres), l'ensemble accompagné de nombreuses blessures. Une risque-tout au caractère bien trempé ! Maryse a 38 ans en 1939. La pilote est inquiète.

Elle a alerté trois ans auparavant le ministre Pierre Cot du retard de l'armée de l'Air, et elle veut servir la France en volant. L'armée de l'Air va uniquement proposer à Maryse et à trois autres femmes de devenir convoyeuses d'avion. En effet, l'état-major n'a pas anticipé le problème du convoyage de l'usine vers les zones d'armement. Pour l'entreprise Amiot, Maryse accepte ce rôle. Inlassablement, elle effectue sa mission de transport. Les conséquences du triste mois de mai 1940 la décident tout d'abord de tenter sa chance aux USA comme pilote avant de rentrer en résistance en France, mais sans ses ailes.

Elle intègre en septembre 1941, habitant désormais Aix-en-Provence, sous couvert d'être modiste (son vrai métier), un des 95 réseaux locaux de Maurice Buckmaster, avec le SOE section F. Comme toutes les femmes de l'ombre, Maryse porte des plis, joue les radios ou pose des explosifs. Sa détermination est sans faille. A la Libération Maryse obtient le rang de capitaine dans les FFI. Elle n'a jamais renoncé. A l'automne 1944, le vol va la rattraper sous la forme du projet du ministre Tillon (validé par le général de Gaulle)...intégrer des femmes pilotes dans l'armée de l'air. Comme les Soviétiques. Maryse est volontaire.

Elle reprend le vol. Elle est vite lieutenant. Elle retrouve ses consœurs de 1940 (dont Maryse Bastié et Elisabeth Boselli). Malgré des combinaisons de vol pas à leur taille, des avions désuets, Maryse et les autres aventurières de l'air retrouvent le goût du ciel. Maryse sera affectée au GLAM (groupe liaisons aériennes militaires), sur Siebel SI 204 (NC-701 Martinet en VF).

Malheureusement, le ciel va se venger de celle qui l'a tant défié. Le 30 janvier 1946, se débattant dans un temps épouvantable, commandes givrées et bloquées, elle s'écrase avec ses passagers, lors d'un trajet Villacoublay-Marignane, près de Bourg en Bresse.

La mort de Maryse (et d'autres considérations politiques) arrêtera le projet des femmes pilotes dans l'armée de l'air. Il faudra attendre..1996 (pour la chasse) pour qu'à nouveau, le recrutement leur soit ouvert.

- **Prix Monique Berlioux de l'Académie des sports en 1936 (meilleure performance sportive féminine de l'année).**
- **Officier de la Légion d'honneur Officière de la Légion d'honneur en 1937.**
- **Médaille de l'Aéronautique à titre posthume.**
- **Grande Médaille d'or de la Société impériale de l'aviation japonaise en 1934.**



Marise Hilsz à Bangkok le 17 février 1934 devant l'avion « Joe III ». Source : L'Illustration.

RECORDS

9 novembre 1931	Record de vol longue distance entre Paris-Saïgon-Paris, sur <i>Morane Moth</i> .
10 août 1932	Record féminin d'altitude, 9 791 m, à Villacoublay.
28 avril 1934	Record de distance et record de vitesse avec un raid Paris-Tokyo-Paris, 30 000 km, sur Breguet 33 R à moteur Hispano de 650 ch.
17 juin 1934	Record du monde féminin d'altitude sur Morane, 11 800 mètres, à Villacoublay.
mai 1937	Liaison entre Saïgon et Le Bourget.
23 juin 1936	Record du monde féminin d'altitude sur avion à hélice : 14 310 mètres, performance jamais égalée depuis par une femme, établie avec un biplan Potez 506 de 770 chevaux de puissance.
19 décembre 1936	Tentative de record du monde féminin de vitesse pure sur Caudron 460
23 décembre 1937	Record de vitesse, en reliant Paris à Saïgon en 92 heures, 31 minutes et 30 secondes avec un Caudron - Renault « <i>Simoun</i> » de 220 chevaux, battant le précédent record d'André Japy qui avait mis 6 heures et 21 minutes de plus pour réaliser le trajet.
30 décembre 1938	Record distance sans escale pour un avion de première catégorie, un Caudron Simoun, en réalisant Istres-Port-Étienne (Mauritanie), soit 3 230 km

30 janvier 1966 : « La France restera souveraine ! » (De Gaulle)

30 janvier 1966, le compromis de Luxembourg est signé : « le Général gagne son bras de fer contre les fédéralistes et la supranationalité. Sans toucher au traité — les Parlements nationaux n'auraient pas ratifié une modification aussi profonde —, les Six conviennent par un gentlemen's agreement que la règle de la majorité ne sera pas opposable si l'un des pays estime que des intérêts nationaux très importants sont mis en cause par tel ou tel projet de décision.

À la fin du Conseil du 2 février 1966.

Le Général dit en a parte à Michel Debré, qui le félicite chaudement du résultat de Luxembourg, devant André Malraux et moi : « Hallstein et sa commission ont commis une erreur. Ils ont cru qu'ils pouvaient pousser les virtualités fédérales du traité de Rome, du fait que nous étions demandeurs pour le Marché commun agricole. Ils ont réussi à monter nos agriculteurs contre moi. Mais ils ne s'attendaient pas à ce que nous réagissions sans concession, malgré la proximité de l'élection présidentielle. Ils ne pensaient pas non plus que

j'allais profiter de ces circonstances pour enterrer la perspective fédérale, au lieu de la laisser s'installer comme ils l'espéraient. Aujourd'hui, le Marché commun agricole est institué. Hallstein et sa commission ont disparu. La supranationalité a disparu. La France restera souveraine. » Sans cette victoire du 30 janvier 1966, qu'aurait valu à ses yeux celle du 19 décembre ? »

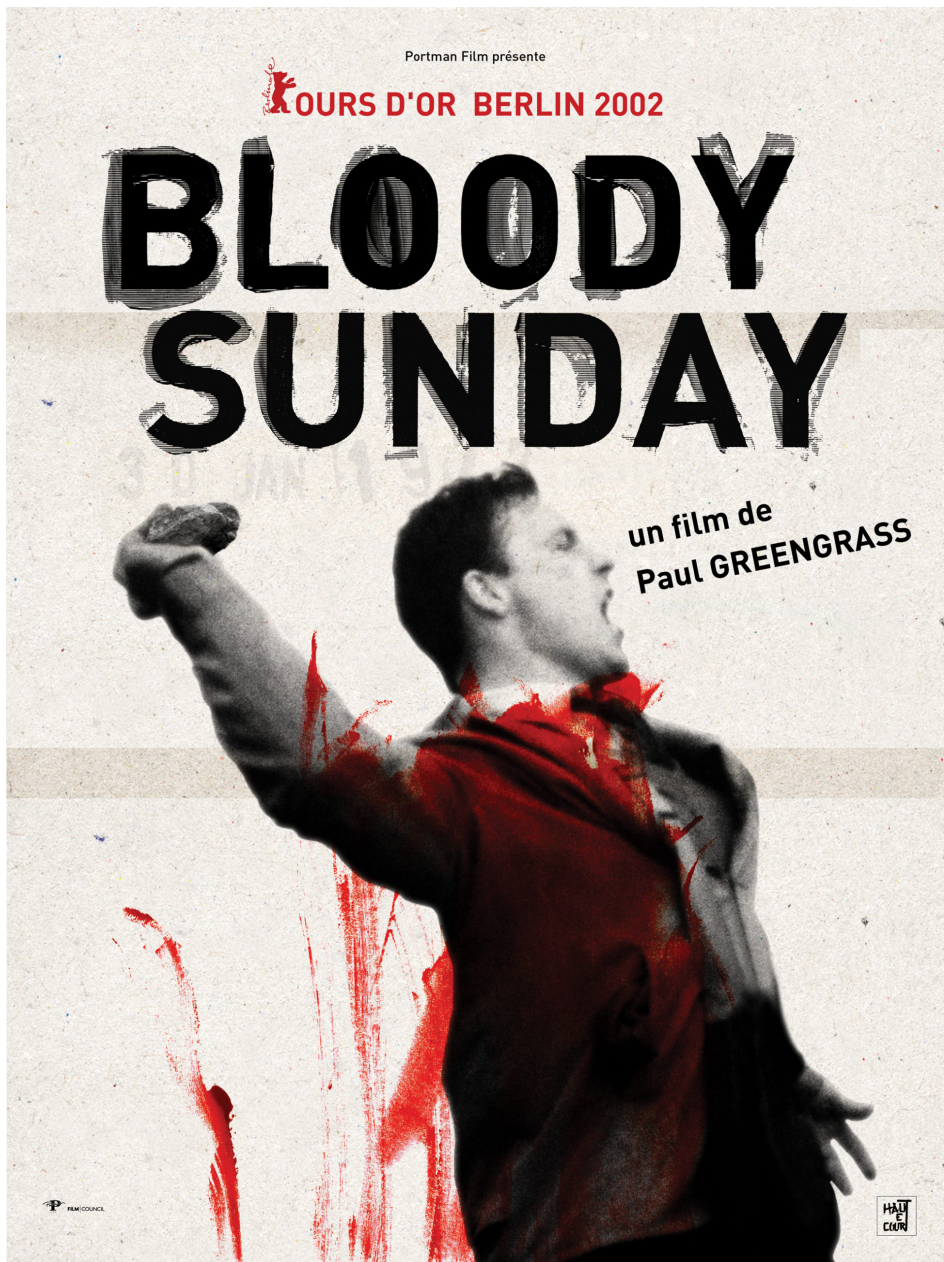
Alain Peyrefitte, *C'était de Gaulle*, tome 2.

Source : [Gaullisme \(X/Twitter\)](#)



Charles de Gaulle

30 janvier 1972 : 13 civils irlandais sont abattus par l'armée britannique au cours d'une manifestation catholique pacifique à Londonderry (Irlande du Nord) : « *Bloody Sunday* »



Bloody

Sunday (irlandais : *Domhnach na Fola*, parfois anglais : *Bogside Massacre*, français : *Massacre du Bogside* ou *Dimanche sanglant*) est une tuerie survenue le dimanche 30 janvier 1972 dans le quartier de Bogside à Derry en Irlande du Nord, dans laquelle vingt-huit personnes (manifestants pacifistes des droits civiques et passants) ont été prises pour cible par des soldats de l'armée britannique.

13 hommes dont 7 adolescents sont morts immédiatement ; un autre homme blessé ce jour-là est mort quatre mois et demi plus tard. 14 personnes furent également blessées, 12 par balles et 2 écrasées par des véhicules militaires. 5 de ces blessés ont été touchés dans le dos.

Le drame est survenu au cours de la marche de l'association nord-irlandaise pour les droits civiques ; les soldats impliqués appartenaient au 1^{er} bataillon du régiment de parachutistes du Royaume-Uni.