

**4 février : sainte Véronique, sainte patronne des photographes et cameramen (ECPAD, DICOD, SIRPA).**

Durant la Passion, Véronique (« vraie image ») a osé s'approcher du Christ peinant sous la croix, malgré les soldats qui le gardaient, pour essayer son visage avec un linge. Celui-ci est resté imprimé sur le tissu.



**4 février 1536 : signature d'une alliance franco-ottomane.**

L'**alliance franco-ottomane**, ou **alliance franco-turque**, est une alliance établie en 1536 entre le roi de France François 1<sup>er</sup> et le souverain turc de l'Empire ottoman, Soliman le Magnifique. Elle a été mentionnée comme la « *première alliance diplomatique non idéologique de ce genre entre un empire chrétien et un empire non chrétien* ». Elle cause cependant un certain émoi dans le monde chrétien, et est qualifiée d'« *alliance impie* », ou d'« *union sacrilège de la fleur de lys et du croissant* ». Elle subsiste cependant, dans l'intérêt objectif des deux parties.

Cette alliance stratégique et parfois tactique est alors l'une des plus importantes alliances de la France, et dure plus de deux siècles et demi, jusqu'à la campagne d'Égypte, qui voit les troupes napoléoniennes envahir un territoire ottoman en 1798-1801, bien que Bonaparte proclame n'en avoir qu'après les Mamelouks, qui selon lui « *ne sont point soumis au Sultan et se sont révoltés contre son autorité* ». L'alliance franco-ottomane est également un épisode important des relations entre la France et l'Orient.



**4 février 1782 : prise du fort Saint-Philippe-Mahon par Louis de Crillon.**



**Louis Des Balbes de Berton de Crillon**, duc de Mahón, né le 22 février 1717 à Avignon, alors possession du pape, et mort à Madrid en juin 1796, est un militaire français du XVIII<sup>e</sup> siècle. Après avoir combattu et s'être distingué au sein de l'armée royale française pendant les guerres de succession de Pologne et d'Autriche, ainsi que pendant la guerre de Sept Ans, il entre au service de l'Espagne après qu'on lui a retiré le commandement du Boulonnais, de l'Artois et de la Picardie qu'il avait reçu en 1761.

Au service de Charles III d'Espagne, il prend part à la quatrième guerre anglo-espagnole (1779-1783), puis à la guerre d'indépendance américaine, au cours de laquelle il reprend Mahón et Minorque aux Anglais — ce qui reste son principal fait d'armes — avant d'échouer devant Gibraltar. Comblé d'honneurs en Espagne, il meurt à Madrid en 1796.

En 1782, il est fait lieutenant-général des armées du Roi d'Espagne et capitaine général des armées espagnoles pendant les hostilités entre la Grande-Bretagne et l'Espagne. Il reprend aux Britanniques Mahón et l'île Minorque. Débarqué avec neuf mille Espagnols, il est rejoint par les régiments français de Lyonnais, de Bretagne (qu'il avait commandé), de Bouillon et de Royal-Suédois. À la tête de ce contingent de 12 000 hommes, il débarque à Minorque le 19 août 1781 et reprend l'île aux troupes anglaises du général James Murray. **Le fort Saint-Philippe, dernier rempart des Anglais, capitule le 4 février 1782.** Il est, en récompense, créé duc de Mahón.

#### 4 février 1804 : les janissaires ottomans font arrêter et tuer 70 notables serbes

« *par mesure de rétorsion* » dans le but de répandre la terreur (*massacre des notables ou massacre des Princes (seča knezova)* au contraire détonateur du soulèvement généralisé du peuple et des chefs survivants).



Crédit : DR.

#### 4 février 1812 : prise du fort de Peníscola (Espagne).

Les troupes françaises de Napoléon 1<sup>er</sup> commandées par le maréchal Louis Gabriel Suchet, s'emparèrent de Peníscola ; après 7 jours de bombardement, le gouverneur remit la place au général français Severoli le 4 février 1812.

La population se sentant trahie, prépara une conspiration qui fut découverte. Par ordre du général français, ordre accompagné d'une menace de peine de mort, les habitants durent abandonner la ville et s'installèrent dans les jardins ou à la ville voisine de Benicarló. La mainmise française dura jusqu'en 1814. Pendant cette période, les offices religieux eurent lieu à l'ermitage de Sant Antoni. Les troupes espagnoles commandées par le général Elío bombardèrent intensément la ville, causant des dégâts aux fortifications et au château après l'explosion d'une poudrière. Les vieilles maisons de style gothique, proches du château et qui avaient abrité la cour pontificale, ont été soufflées par cette explosion.

Les troupes napoléoniennes évacuèrent le château le 25 mai 1814, cédant leur place aux troupes du général Elío. Le dramaturge espagnol Leandro Fernández de Moratín, admirateur des français, était venu se réfugier à Peníscola se croyant à l'abri et a vécu le siège, dont il nous a laissé un récit.

**4 février 1868 : naissance de la révolutionnaire irlandaise, la comtesse Constance Markievicz.**

ANNE HAVERTY \_\_\_\_\_

# CONSTANCE MARKIEVICZ

COMTESSE ET REBELLE IRLANDAISE \_\_\_\_\_



La comtesse **Constance Markievicz**, de son

nom de baptême Constance Georgine Gore-Both, est une révolutionnaire et femme politique nationaliste irlandaise née le 4 février 1868 à Londres et morte le 15 juillet 1927 à Dublin.

Issue de l'aristocratie anglo-irlandaise, elle n'était pas prédestinée à prendre la défense des plus pauvres et à adhérer à la cause nationaliste. Elle s'illustre pourtant en prenant les armes pendant l'insurrection de Pâques 1916, à la suite de quoi elle effectue plusieurs séjours en prison. Elle est élue députée au Dáil Éireann en 1918 puis occupe le poste de ministre du Travail dans le gouvernement révolutionnaire irlandais. Pendant la guerre civile irlandaise, elle soutient le camp anti-traité, puis retrouve son siège de députée en 1927 sous l'étiquette du Fianna Fáil avant de mourir peu après.

En raison de son titre de comtesse et de ses opinions, Markievicz est parfois surnommée « *la Comtesse Rouge* ». Avec Maud Gonne, elle est une des femmes les plus admirées de l'histoire de l'Irlande.



**4 février 1872 : naissance du révolutionnaire bulgare Gotsé Deltchev.**

**Gotsé Deltchev ou Goce Delčev, né Georgi Nikolov Deltchev le 4 février 1872 à Kilkis et mort le 4 mai 1903 à Banitsa, est un important révolutionnaire**

**bulgare de la Macédoine ottomane du début du XX<sup>e</sup> siècle. Il était notamment l'un des dirigeants de l'*Organisation révolutionnaire intérieure macédonienne (VMRO)*, une organisation paramilitaire active en Turquie, à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle.**

\*\*\*



Gotse Delchev est né le 4 février 1872 (ou le 23 janvier 1872 sur le calendrier julien) à Kilkis, une ville de la

Macédoine égéenne, qui faisait alors partie de l'Empire ottoman. Georgi Delchev est né dans une famille bulgare et la ville de Kilkis était habitée principalement par des Bulgares. Delchev a commencé à étudier à l'école primaire uniaste de la ville, puis au lycée bulgare pour garçons de Thessalonique — une école de l'exarchat bulgare.

En 1888, sa famille l'envoya à l'école bulgare de Thessalonique, où il organisa une fraternité révolutionnaire secrète. avec le nom de Comités révolutionnaires bulgares macédoniens d'Edirne. Il a également distribué des œuvres révolutionnaires, qu'il a reçues des lycéens.

L'éducation au lycée n'ouvrait pas de grandes perspectives professionnelles, Gotse Delchev suivit son camarade Boris Sarafov et entra à l'école militaire bulgare de Sofia en 1891. Puis la Bulgarie fut un nouvel indépendant, et Delchev fut la première fois enthousiaste. À Sofia, il a rencontré de nombreux jeunes migrants de Macédoine et a construit un vaste réseau qui lui a permis de rencontrer Ivan Hadjinikolov. Ce dernier veut créer une organisation révolutionnaire et Delchev est d'accord avec lui sur tous les détails de l'entreprise. Il promet également de retourner en Macédoine après avoir terminé ses études. Il fut finalement expulsé de l'école en septembre 1894, un mois avant l'obtention de son diplôme, car il appartenait à un cercle socialiste illégal.

Gotsé Deltchev avec son ami Gotse Imov comme soldats bulgares en 1891 à Sofia

Gotsé Dettchev a quitté Sofia pour la Macédoine, où il est devenu professeur et a servi dans le réseau des écoles de l'exarchat bulgare pour propager ses idées révolutionnaires. À cette époque, en 1893, l'organisation révolutionnaire a été fondée à Thessalonique - les comités révolutionnaires bulgares macédoniens-Edirne BMORK. L'année suivante, lors du congrès de Resen, les membres de cette organisation décident d'embaucher dans des instituts prioritaires. À l'automne 1894, Delchev s'installe à Shtip, où il rencontre un autre professeur, Damé Grouev, qui est également à la tête du comité local de l'IMRO. Grâce à Gruev, Gotsé Deltchev est membre de l'association et membre de son équipe.

Le VMRO gagne très vite en popularité, surtout après l'arrivée de Damé Grouev à Salonique où il est inspecteur d'écoles. Sous sa direction, Deltchev voyage dans toute la Macédoine et fonde des comités dans les villes et les villages. Il noue aussi des contacts avec le Comité suprême macédonno-andrinopolitain, dont l'objectif déclaré est l'autonomie des régions de Thrace et de Macédoine de la domination ottomane. Cependant, dans les faits, ce comité est étroitement lié à des gouvernements étrangers et provoquait régulièrement des actions terroristes contre les Ottomans afin d'aboutir à une guerre qui permettrait à la Macédoine d'envahir la région. Gotsé Deltchev a d'ailleurs une mauvaise impression du mouvement. Après avoir passé l'année scolaire 1895-1896 à Bansko, Deltchev est arrêté par les Ottomans et emprisonné pendant un mois pour activités révolutionnaires. Il démissionne de son poste d'instituteur et retourne à Sofia à l'automne 1896. Là-bas, il sert de représentant du VMRO avec Guiortché Pétrov.

Gotsé Deltchev reste à Sofia jusqu'en 1902. Son travail de représentant auprès du gouvernement bulgare l'amène à négocier avec de nombreux marchands d'armes et des politiciens peu scrupuleux qui le dégoûtent du système politique bulgare de l'époque. Avec Guiortché Pétrov, il établit également la carte du VMRO, avec ses structures régionales, ses districts et ses polices secrètes. En 1898, il décide également la création de « *tchétas* »

(bandes armées) dans chaque district. Grâce à ses connaissances militaires, il est par ailleurs mis à la tête de tous ces tchéatas.

Deltchev s'occupe aussi de l'armement de l'organisation et fait installer une usine de bombes près de Kyoustendil, en Bulgarie. Les bombes sont ensuite acheminées en secret en Macédoine. Il ouvre aussi un atelier de dynamite à Bourgas en 1900. Il se rend à plusieurs reprises en Macédoine et en Thrace, organisant des enlèvements de personnalités.

La question d'un grand soulèvement définitif en Macédoine et en Thrace devient primordiale après 1900, mais divise les membres du VMRO ainsi que les autres organisations similaires. Lors d'un congrès tenu en janvier 1903 à Salonique et auquel Deltchev n'assiste pas, ce soulèvement est programmé pour le printemps de la même année. Cela provoque de longs débats lors d'un autre congrès, tenu à Sofia en mars. L'aile droite du VMRO soutient qu'un tel soulèvement provoquerait une guerre entre la Macédoine et l'Empire ottoman et donc une possible intervention des grandes puissances qui anéantirait la Turquie. L'aile gauche, menée par Gotsé Deltchev, considère que l'entreprise est trop risquée et surtout prématurée. Finalement, Deltchev se plie aux demandes de l'aile droite, mais obtient tout de même un changement de date, et le soulèvement est repoussé à l'été. Il persuade aussi les autres cadres d'utiliser des techniques de guérilla plutôt qu'organiser une insurrection mettant à contribution les populations locales. Deltchev commence alors les préparatifs du soulèvement et teste ses tactiques en détruisant un pont en Macédoine. Il retrouve aussi Damé Groupev, qui vient de sortir de prison, à Salonique, et rencontre diverses personnalités autonomistes. En mai 1903, il se dirige vers le mont Alibotuş où il doit rencontrer des représentants du district de Serrès.

Le 28 avril 1903, des autonomistes et les révolutionnaires macédoniens avaient déjà organisé des attentats à la bombe à Salonique, entraînant l'application de la loi martiale dans la ville et l'arrivée de renforts militaires ottomans dans la région. Ceux-ci retrouvent la trace de Gotsé Deltchev et sont informés de son expédition vers le mont Alibotuş, situé en territoire ottoman. Deltchev meurt le 4 mai 1903 lors d'une embuscade de la police turque près du village de Banitsa, probablement après une trahison de la part des villageois. Son corps est identifié par les autorités de Serrès et enterré dans une fosse commune. Le soulèvement préparé par le VMRO a finalement lieu en août et il a été baptisé « *Insurrection d'Illinden* ». Après un certain succès, les combattants sont toutefois rapidement contenus par l'armée ottomane, et le soulèvement est un échec. Deux frères de Gotsé, Mitso et Milan, sont d'ailleurs tués eux aussi par les Ottomans, et un décret de Ferdinand Ier de Bulgarie de 1914 donne une pension à vie à leur père pour le mérite de sa famille.

**4 février 1875 : naissance de l'ingénieur et physicien allemand Ludwig Prandtl dont les recherches influencèrent l'aérodynamique.**

**Ludwig Prandtl (né le 4 février 1875 à Freising et mort le 15 août 1953 à Göttingen) est un ingénieur et physicien allemand. Il a apporté d'importantes contributions à la mécanique des fluides (où il dégagait notamment la théorie de la couche limite) et**

**à la théorie de la résistance des solides.**

\*\*\*

**Ludwig Prandtl (1875-1953)**

Prandtl effectua ses études à l'université technique de Munich. Ayant obtenu sa licence, il devint l'assistant (puis plus tard même le gendre) d'August Föppl, célèbre professeur de génie mécanique. Il obtint le diplôme d'ingénieur de l'université Louis-et-Maximilien de Munich avec un mémoire sur « *Le flambement, un exemple d'équilibre instable* » (14 novembre 1899). L'année suivante, la même université lui attribua le titre de docteur ès sciences. Il travailla alors aux usines MAN sur le développement de chaînes de montage. C'est en travaillant sur un dépoussiéreur à aspiration qu'il s'appliqua pour la première fois à la mécanique des fluides.

Se penchant sur le problème de la torsion des poutres à section massive, il découvrit l'« *analogie de la membrane* », qui relie la distribution de la contrainte de cisaillement dans une poutre en torsion, à la flèche d'une membrane tendue de même forme que la section de la poutre. Il enseigna à l'université de Hanovre (l'actuelle université Gottfried-Wilhelm Leibnitz) puis, le 1<sup>er</sup> septembre 1904, fut appelé à l'université de Göttingen. Là, de 1906 à 1908, Theodore von Kármán prépara son doctorat sous sa direction.

À l'occasion du 3<sup>e</sup> congrès international des mathématiciens d'Heidelberg, en août 1904

Prandtl présenta le concept révolutionnaire de couche limite. Son texte, « *qui marque le commencement de la compréhension par l'homme de la dynamique des fluides réels* », ne suscita cependant que peu d'intérêt à l'étranger.

En reconnaissance de la théorie de la Couche limite qu'il avait exposée en 1904, on le nomma en outre directeur du tout nouvel *Institut de mécanique des fluides Max-Planck à Göttingen* (AVA) en 1909. Il travaillait depuis 1907 sur les écoulements supersoniques et les ondes de choc qui, selon des prédictions faites dès 1860 à Göttingen par le mathématicien Bernhard Riemann, doivent les accompagner. **C'est ainsi qu'il mit au point une méthode de visualisation des oscillations des couches d'air à la sortie d'une tuyère de Laval puis qu'en 1908 il fit construire la première soufflerie d'Allemagne : grâce à ces appareils, il développa sa théorie des surfaces portantes, qui influença durablement l'aérodynamique.** Il dégagera les conditions de détachement d'une couche limite de la zone d'écoulement laminaire, et suggéra un profil de vitesse en  $r^{1/7}$  pour l'écoulement dans une conduite cylindrique. C'est en 1910 que ses recherches sur les écoulements turbulents l'amènèrent à signaler le rôle du nombre dit « *de Prandtl* ».

En 1927, Ludwig Prandtl proposa la géniale explication de la crise de traînée de la sphère (crise de traînée découverte par Eiffel dans sa soufflerie) par la transition de la couche limite existant autour de ce corps depuis le régime laminaire jusqu'au régime turbulent.

En collaboration avec Max Munk et Albert Betz, qui était depuis 1936 son successeur au *Centre de Recherches de Göttingen*, il rechercha une formule acceptable pour le calcul de la portance. Depuis 1919 il avait développé une théorie de la traînée, qui, dépassant les travaux antérieurs de F. W. Lanchester (1909) et de Joukovski (1910) permettait de concevoir pour la première fois par le calcul des profils d'aile. Prandtl étudia enfin la compressibilité de l'air aux vitesses subsoniques, et introduisit à cette occasion la similitude dite de Prandtl-Glauert.

Il s'intéressa également à la déformation des métaux ductiles : il détermina la charge provoquant l'écoulement plastique d'un massif plan semi-infini poinçonné sur une largeur finie, et généralisa le concept de « *comportement parfaitement plastique* ». La loi d'écoulement dite de « *Prandtl-Reuss* », reliant la déformation à la contrainte dans le domaine plastique, fut publiée en 1924.

Depuis 1920 il collaborait avec Adolf Busemann à la construction d'une soufflerie pour les écoulements supersoniques. En 1929 il mit au point une méthode de calcul des réacteurs toujours utilisée, par ex. en soufflerie et pour la conception des missiles. Prandtl dirigea le *Kaiser-Wilhelm-Institut d'Hydraulique* de 1925 à 1946. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il devint en 1942 président de la *Direction des Recherches de l'aviation et du Haut-Commandement de la Luftwaffe*, dépendant directement de Hermann Göring.

En 1947, il reprit son poste de directeur de l'Institut de mécanique des fluides Max-Planck. Il poursuivit ses recherches sur les applications de la notion de Couche limite dans l'écoulement d'un fluide autour d'un obstacle, sur les phénomènes de décollements de fluide, sur la classification des écoulements mais également sur la météorologie dynamique.

La *Société aéronautique et aérospatiale allemande* (Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt) attribue chaque année l'anneau Ludwig-Prandtl, récompense destinée aux chercheurs qui se sont distingués par des contributions significatives dans toutes les disciplines des sciences du vol. En 1970, un cratère de la face cachée de la Lune est nommé Prandtl en hommage au chercheur allemand.

#### 4 février 1881 : ouverture d'une école de l'infanterie à Saint Maixent.

À l'issue de la Première Guerre mondiale, elle devient Ecole militaire de l'infanterie et des chars de combat (EMICC). L'École d'application de l'Infanterie (EAI) est créée en 1946 à Auvours puis transférée à nouveau à Saint Maixent l'École puis à Montpellier et enfin à Draguignan depuis le 1<sup>er</sup> août 2010 sous l'appellation d'école de l'Infanterie.



Officiers cadres de Saint Maixent en 1886-1887.

#### 4 février 1892 : mort au combat du capitaine Ménard (Côte d'Ivoire).



Fils d'un pharmacien de Lunel, il est le frère de Joseph Ménard, il entre à l'École de Saint-Cyr, le 29 octobre 1880, nommé sous-lieutenant d'infanterie de marine le 1<sup>er</sup> octobre 1882. L'année suivante, il est envoyé avec Louis-Gustave Binger au Soudan avec la mission topographique de Parfait-Louis Monteil, puis muté à Madagascar.

Une nouvelle mission lui est confiée en septembre 1890 par Eugène Étienne, sous-secrétaire d'État aux Colonies. Il devait faire le voyage de Louis-Gustave Binger en sens inverse, en partant de Grand-Bassam en novembre 1890 pour rejoindre le Niger. Il arrive à Kong en mars 1891, y reste deux mois, puis traverse le fleuve Bandama et se dirigea vers le village de Séguéla.

Il est tué au combat le 4 février 1892, avec la plupart des membres de sa mission, au cours d'une opération dans le Soudan occidental contre le village de Séguéla, situé dans l'actuelle Côte d'Ivoire, tenu par les rebelles du chef dioula Samory, alors en lutte contre la conquête coloniale française.

**4 février 1919 : premier vol du chasseur de reconnaissance biplace Bristol Badger.**

**Le Bristol Badger fut conçu pour répondre à un besoin britannique de chasseur - reconnaissance biplace à la fin de la Première Guerre mondiale . Trois Badger furent livrés à l' Air Board pour développer des moteurs radiaux refroidis par air, notamment celui qui devint le Bristol Jupiter ; deux autres Badger furent également construits.**

\*\*\*

Le Bristol Badger tire ses origines du Type 22 F.2C, une proposition de mise à niveau du Bristol F.2B utilisant un radial Salmson de 200 ch (150 kW) (Type 22), un radial ABC Dragonfly de 300 ch (220 kW) (Type 22A) ou un rotatif Bentley BR2 de 230 ch (170 kW) (Type 22B). Le Type 23 Badger était une nouvelle conception utilisant le moteur Dragonfly, dessinée à la fin de 1917 pour répondre à un rôle de chasseur de reconnaissance biplace et devant beaucoup au Bristol Scout F. C'était un biplan à une seule travée avec des ailes fortement décalées , non balayées et d'envergure inégale. Le pilote et l'observateur étaient assis en tandem, le pilote devant sous le bord de fuite de l'aile supérieure et l'observateur derrière avec une mitrailleuse Lewis de 0,303 pouces (7,7 mm) montée sur un anneau . Au début, le Badger n'avait presque pas d'aileron fixe. La construction était celle habituelle de l'époque, en bois et tissu recouvert de tissu. Le train d'atterrissage était un essieu simple avec patins arrière.

Au cours du processus de conception, il est devenu évident que le moteur Dragonfly s'avérait peu fiable et Bristol a envisagé un nouveau moteur radial neuf cylindres de 400 ch (300 kW) produit par Brazil Straker et connu alors sous le nom de Cosmos Jupiter comme une alternative possible. Plus tard, ce moteur est devenu le Bristol Jupiter.

Bristol se vit attribuer un contrat pour la construction de trois Badgers, deux propulsés par un Dragonfly et un (le second) par un Jupiter. Le premier Badger vola le 4 février 1919 mais s'écrasa lors de ce premier vol à cause de problèmes d'alimentation en carburant. Il fut reconstruit avec un gouvernail plus grand et livré à l'Air Board onze jours plus tard. Le second Badger, propulsé par un Jupiter, vola le 24 mai mais fut remotorisé avec un Dragonfly et fut acheté par l'Air Board en septembre. Il était doté d'un armement complet et d'une dérive fixe et arrondie, introduite pour faire face au moteur Jupiter plus lourd. Le Badger s'avéra avoir un problème de stabilité latérale, un effet de lacet défavorable causé par la traînée des ailerons, et à cause de cela, le troisième appareil ne fut pas accepté par l'Air Board. Ces trois premiers exemplaires furent désignés Badger I.

Malgré l'instabilité de l'appareil et sans avoir reçu de Badger équipé d'un moteur Jupiter, l'Air Board fut suffisamment encouragé par la promesse de ce moteur pour commander un quatrième Badger entièrement armé avec ce moteur. Après quelques essais, le gouvernail fut modifié avec un compensateur à corne et des ailerons plus grands furent installés. Cet avion était le seul Badger II et fut prêté par l'Air Board à Bristol pour le développement du Jupiter et de son capotage en 1920-1921.

Les problèmes de stabilité latérale du Badger inquiétaient son concepteur Frank Barnwell, car un modèle à l'échelle 1/10 avait été soigneusement testé dans la soufflerie du NPL sans présenter de problème. Le passage du modèle à la taille réelle posait problème car les nombres de Reynolds atteints dans les souffleries à pression atmosphérique de l'époque étaient bien inférieurs à ceux rencontrés lors d'un vol en taille réelle. Les essais en soufflerie impliquaient également souvent l'utilisation de modèles d'avion simplifiés, sans aucune tentative de modélisation détaillée de la forme du fuselage. En utilisant un jeu d'ailes et d'empennages de Badger de rechange, Barnwell a conçu un nouveau fuselage monoplace à parois plates et très simple en contreplaqué sur un cadre en bois pour un cinquième et dernier Badger, le Badger X. Ce dernier a volé pour la première fois le 13 mai 1919 et a été le premier avion civil immatriculé par Bristol, initialement sous le nom de *K110*, puis *G-EABU*, mais n'a jamais été en mesure de fournir les données comparatives prévues avec les modèles en soufflerie, s'écrasant le 22 mai.



#### 4 février 1923 : naissance de l'adjudant-chef André Bizot.

André Bizot est né le 4 février 1923 à Beaumont du Gâtinais.

En septembre 1941, il s'engage pour 3 ans à Châteauroux, au titre du 8<sup>e</sup> régiment de cuirassiers. Il est affecté en Algérie au 6<sup>e</sup> régiment de spahis, avec lequel il participe au printemps 1943 à la campagne de Tunisie. Il rejoint les FFL, au sein du 3<sup>e</sup> bataillon d'infanterie d'Afrique, stationné initialement à Tripoli. Fin 1943, il débarque en Angleterre pour suivre des stages de formation parachutiste et commando. Il intègre alors le 3<sup>e</sup> RCP, dépendant du «

*Special Air Service* » britannique. Cité pour son courage et son endurance, il est nommé sergent le 1<sup>er</sup> novembre 1944. Il est démobilisé en octobre 1945.

Il se rengage pour deux ans afin de servir en Extrême-Orient. Il est affecté en février 1948 au 1<sup>er</sup> bataillon du 1<sup>er</sup> RCP, comme chef de groupe. Une semaine plus tard, lors d'une embuscade dans le secteur d'Hoa Binh, il se distingue à la tête de ses hommes. Il est nommé sergent-chef le 1<sup>er</sup> octobre et rejoint la base aéroportée Nord, comme chef d'équipe de largage. Il participe à de multiples missions de ravitaillement par air au profit de postes et d'éléments isolés, le long de la RC4. A la fin de son séjour en mai 1950, il est à nouveau cité et rentre en France.

Le 12 septembre, il intègre la 3<sup>e</sup> c<sup>ie</sup> du bataillon français de l'ONU. Ce dernier se prépare pour participer aux côtés des Américains aux opérations en Corée. Il débarque le 29 décembre 1950 à Fusan. Sous-officier adjoint, il est cité en janvier 1951 pour avoir contre-attaqué en tête de sa section et repris un piton occupé par les Chinois. Puis, il force l'admiration de tous dans les combats de *Twin-Tunnels*, en février. Dans des circonstances particulièrement difficiles, il succède à son chef de section mort au combat. Poursuivant le corps à corps, il repousse à nouveau l'ennemi de sa position. Pour son action énergique et décisive, il est cité une nouvelle fois. Au mois de mai, sa détermination et son efficacité comme chef de section sont remarqués par les autorités américaines, qui lui décernent la « *Bronze Star Medal* ».

Le 28 septembre 1951 lors de l'opération *Crèvecoeur*, il est blessé par balle et éclats de mortier dans le bras et au rein au cours d'un accrochage violent. Il est évacué vers la métropole pour sa convalescence. Nommé au grade d'adjudant le 1<sup>er</sup> octobre, il est admis dans le corps des sous-officiers de carrière au mois de juillet 1952. Rétabli, il est muté le 5 août de la même année à la 7<sup>e</sup> compagnie du 2<sup>e</sup> bataillon du 18<sup>e</sup> régiment d'infanterie parachutiste de choc.

Il est ensuite envoyé successivement en Tunisie de juillet à septembre 1954 et en Algérie de novembre 1954 à octobre 1955. Au cours de ce dernier séjour, il est nommé au grade d'adjudant-chef. En avril 1956, il rejoint le 48<sup>e</sup> RI, stationné à Oran. Le 27 janvier 1957, au cours d'une intervention dans son secteur, l'adjudant-chef Bizot est mortellement blessé par l'explosion d'une mine.

Parrain de la 204<sup>e</sup> promotion de l'Ecole nationale des sous-officiers d'active, 3<sup>e</sup> bataillon du 6 mai au 20 décembre 2002

- **Chevalier de la légion d'honneur.**
- **Médaille militaire.**
- **Croix de guerre 39-45 (2 citations ).**
- **Croix de guerre des théâtres des opérations extérieures (7 citations dont 1 palme ).**
- **Croix du combattant volontaire.**
- **Médaille commémorative française des opérations de l'ONU en Corée**
- **Croix de guerre commémorative avec boucle « *Krigg te land* » (Pays Bas)**
- ***Bronze Star Medal (USA)***



#### 4 février 1932 : fin de la bataille de Harbin (Mandchourie).

### **La défense de Harbin se déroule dans le cadre de l'invasion japonaise de la Mandchourie lorsque l'armée impériale japonaise attaque la ville début 1932.**

\*\*\*

Après que le général Ma Zhanshan ait été forcé par les Japonais de se retirer de Tsitsihar durant la campagne de Jiangqiao, il recule vers le nord-ouest avec le restant de ses forces et installe un nouveau quartier-général à Hailun, à partir duquel il tente de continuer à gouverner la province du Heilongjiang. Le colonel Kenji Doihara commence à négocier avec lui dans l'espoir qu'il rejoigne la cause du nouvel État du Mandchoukouo. Ma conserve alors une position ambiguë, continuant de négocier avec les Japonais tout en soutenant le général rebelle Ting Chao.

Ting Chao n'a jamais approuvé l'installation d'un gouvernement fantoche au Jilin par l'armée japonaise du Guandong sous la direction nominale du général Xi Qia. En novembre 1932, avec le colonel Feng Zhanhai, il établit le « *gouvernement anti-japonais provincial du Jilin* » pour coordonner la résistance militaire. Les autorités civiles et militaires de la province se divisent alors en partisans du « *Nouveau Jilin* », loyaux au régime de Xi Qia, et partisans de l'« *Ancien Jilin* », en opposition à celui-ci ; le premier prédominant autour de Harbin et le second prédominant à Harbin même et dans l'arrière-pays au nord et à l'est.

Durant les mois suivant, Ma Zhanshan continue de soutenir Ting Chao, et les deux généraux maintiennent le contact avec Zhang Xueliang et Tchang Kaï-chek, qui leur fournissent très peu d'assistance. Début janvier 1932, afin de forcer Ma Zhanshan à se décider, Doihara demande à Xi Qia d'avancer avec son « *armée du nouveau Jilin* » pour prendre Harbin, et ensuite d'avancer en direction du quartier-général de Ma à Hailun. Néanmoins, les forces de l'armée d'autodéfense du Jilin, créée par Ting Chao et Li Du, se trouvent entre Xi Qia et Harbin. Ting Chao appelle alors les habitants chinois de Harbin à rejoindre ses garnisons régulières.

Lorsque l'armée de Xi Qia approche de Shuangcheng le 25 janvier, Zhang Xueliang donne l'ordre à Ma Zhanshan et Ting Chao de stopper les négociations, et les combats commencent le 26 au matin. Doihara échoue à intimider les Chinois et son allié Xi Qia subit un sérieux revers face aux troupes de Ting Chao.

\*\*\*

Afin de justifier une intervention directe de l'armée du Guandong en soutien de Xi Qia, le colonel Doihara organise secrètement une émeute à Harbin durant laquelle un Japonais et trois Coréens sont tués. Bien que la majeure partie des forces japonaises s'était retirée du nord de la Mandchourie après l'opération Jinzhou forces, la 2<sup>e</sup> division, commandée par Jirō Tamon, était retournée à Mukden pour se reposer.

Après avoir reçu l'ordre de se porter au secours de Xi Qia, la 2<sup>e</sup> division se met en route le jour même de l'incident du 28 janvier à Shanghai. Les troupes sont ralenties par les difficultés de

transport dues au climat glacial. Ce délai donne le temps à Ting Chao de s'emparer de l'administration municipale de Harbin et d'arrêter le gouverneur pro-Japonais du Heilongjiang, Zhang Jinghui.

Arrivée de Tsitsihar, la 4<sup>e</sup> brigade mixte japonaise se déplace vers l'est. Pendant sept jours, les Japonais marchent sous des températures de  $-30$  °C Finalement, ils approchent de Harbin par l'ouest et le sud le 4 février.

Ting Chao combat pendant 17 heures, tandis que les habitants de Harbin assistent à la bataille du haut de leurs toits. Peut-être dans une tentative d'impliquer la Russie, l'artillerie de Ting Chao se poste devant les bureaux du chemin de fer de l'Est chinois contrôlé par les Soviétiques, mais sans effets. L'armée de Ting Chao, faiblement équipée et composée de volontaires civils mal entraînés, se disperse finalement sous le feu des canons et des bombardements aériens japonais. Ting est forcé de se retirer de Harbin et part au nord-est vers la rivière Songhua, poursuivi par l'aviation japonaise. En quelques heures, l'occupation japonaise de Harbin est achevée.

Doihara offre à Ma Zhanshan un million de dollars en or pour rejoindre la nouvelle armée impériale du Mandchoukouo. Tandis que Ting Chao est défait, Ma Zhanshan accepte la proposition le 14 février 1932 et reprend son poste de gouverneur du Heilongjiang en échange de sa coopération avec les Japonais.

Le 27 février 1932, Ting Chao met fin officiellement à la résistance chinoise en Manchourie.

Les jours suivants, Henry Puyi, le dernier empereur de Chine, déposé en 1911, est nommé président provisoire de l'État indépendant du Mandchoukouo par résolution d'une convention mandchoue réunie à Mukden, dont fait partie Ma Zhanshan. Le lendemain, le 1<sup>er</sup> mars, le gouvernement du Mandchoukouo nomme Ma Zhanshan au poste de ministre de la Guerre, en plus de son poste de gouverneur provincial.

#### 4 février 1935 : premier vol du Mitsubishi A5M.

**Le Mitsubishi A5M, ou « chasseur embarqué Type 96 », aussi connu sous son nom de code allié, Claude, est un avion de chasse japonais qui entra en service en 1936 et qui servit au sein du Service aérien de la Marine impériale japonaise. Il était alors le premier chasseur embarqué monoplane au monde, fut employé pour la première fois durant la Seconde Guerre sino-japonaise avec succès et fut relégué aux unités de seconde ligne et d'entraînement durant la Seconde Guerre mondiale. Il fut conçu par l'ingénieur Jirō Horikoshi, qui concevra plus tard le célèbre A6M Zero considéré comme étant le meilleur chasseur japonais de l'époque. C'est d'ailleurs ce dernier appareil qui remplaça le A5M dans les unités de première ligne embarquées à bord des porte-avions jusqu'à la fin de la guerre.**

\*\*\*

L'histoire de l'A5M commence en février 1934 lorsque l'État-major de l'Air de la Marine impériale japonaise lance un appel d'offres (appelé *9-shi*) pour un chasseur monoplace devant correspondre à un cahier des charges relativement exigeant pour l'époque. L'avion devra en effet atteindre la vitesse maximale de 350 km/h à 3 000 m d'altitude, soit 20 % de plus que celle du Nakajima A2N, l'avion embarqué sur les porte-avions japonais (l'*Akagi*, le *Hosho*, le *Ryūjō* et le *Kaga*) et destiné à être remplacé par le A5M. Ce cahier des charges stipulait aussi que l'avion devrait grimper à 5 000 m d'altitude en 6 min 30 s, être armé de deux mitrailleuses de 7,7 mm avoir une envergure n'excédant pas 11 m et une longueur de 8 m maximum, des dimensions relativement réduites nécessaires pour l'embarquement sur les porte-avions.

Mitsubishi décide alors de répondre à cet appel d'offres face à Nakajima et charge l'ingénieur Jirō Horikoshi et son équipe de concevoir un prototype. Horikoshi décide alors de s'inspirer de la conception entièrement métallique des chasseurs français Dewoitine. Le prototype, nommé Ka-14, est terminé en janvier 1935 et effectue son premier vol le 4 février. Ce prototype de conception entièrement métallique était doté d'un fuselage en aluminium, d'un rivetage sans aspérités, d'une aile basse elliptique, d'un train d'atterrissage fixe caréné, d'un moteur en étoile de neuf cylindres Kotobuki 5 développant 550 ch.

Il atteint la vitesse de 449 km/h, une performance remarquable pour l'époque. Cependant, des problèmes de stabilité et une faiblesse du propulseur menèrent à quelques modifications et un nouveau prototype doté cette fois-ci d'un Kotobuki 3 sans réducteur fut construit. Ce prototype fut suivi de cinq autres équipés d'autres moteurs. L'appareil de Nakajima étant inférieur, le Ka-14 remporta l'appel d'offres.

Fin 1936, la Marine impériale japonaise commanda une construction en série de l'appareil, désigné A5M1 (ou chasseur embarqué Type 96 modèle 1). La version de cette première série se caractérisait par un moteur Kotobuki 2 KAI-Ko et d'une réserve de carburant passant de 200 à 330 l.

#### 4 février 1943 : premier vol du Bristol Buckingham.

**Le *Bristol Buckingham* était un avion militaire de la Seconde Guerre mondiale, construit au Royaume-Uni par la *Bristol Aeroplane Company*. Conçu comme bombardier, mais de conception rapidement dépassée, il a été construit en petit nombre et a servi principalement comme avion de transport et avion de liaison.**

\*\*\*

Au début de 1939, Bristol proposa une variante bombardier du *Beaufighter* avec ses moteurs Hercules. La politique britannique de l'époque était d'obtenir des bombardiers moyens des États-Unis, ce qui permettait à l'industrie britannique de se concentrer sur la conception de bombardiers lourds. Néanmoins, il était demandé une conception basée de préférence sur un avion existant. Cela signifiait travailler avec le *Beaufighter* ou le *Beaufort*. Bristol a travaillé sur leur conception d'abord sous le nom de Bristol Type 161 puis sur le Type 162 *Beaumont*.

La spécification B.7/40 du ministère de l'Air prévoyait un bombardier moyen pour remplacer le Blenheim . La spécification stipulait une vitesse d'au moins 300 mph à 5 000 pieds, une charge normale de 1 000 livres de bombes et une tourelle centrale armée d'au moins deux mitrailleuses de 0,5 pouce (12,7 mm). Un seul fabricant (Armstrong Whitworth) a proposé une conception complète mais elle n'a pas été approuvée. Ainsi, lorsque Bristol a présenté son Type 162 (« provisoirement nommé *Beaumont* »), qui correspondait bien au B.7/40, à l'état-major de l'Air, la société a reçu une demande pour terminer une maquette en 1940, puis un contrat confirmé pour trois prototypes en février 1941. Le *Beaumont* était basé sur le fuselage arrière et la queue d'un *Beaufighter*, avec un nouveau fuselage central et avant. L'armement était une tourelle mi-supérieure avec quatre mitrailleuses, avec quatre autres mitrailleuses tirant vers l'avant et deux tirant vers l'arrière.

La construction de l'appareil commença fin 1940, avec une nouvelle spécification B.2/41 du ministère de l'Air qui devait être rédigée autour de lui. Les changements dans les exigences, la suppression des bombardements en piqué et du « *soutien direct de l'armée* » dont les bombardiers américains entrants étaient censés être capables et l'augmentation des performances pour tenir compte de l'avenir, signifiaient que le *Beaumont* ne suffisait plus. Les changements de performances (nécessitant une charge de bombes de 4 000 lb, une vitesse de 360 mph et une autonomie de 1 600 miles) signifiaient une refonte par Bristol pour utiliser le moteur Bristol Centaurus.

Le Bristol redessiné avec une aile plus grande et des moteurs plus puissants fut le Type 163 Buckingham. Il avait des installations de canons dans le nez, les tourelles dorsale et ventrale. Généralement d'apparence conventionnelle, une caractéristique inhabituelle était que le viseur de bombe/navigateur était logé dans une nacelle ventrale au milieu du fuselage , ressemblant à celles des premiers Heinkel He 111 H allemands et des Boeing B-17 C et -D américains. Cela faisait partie d'une tentative de donner à tous les postes d'équipage une vue dégagée et un accès aux positions des autres. La soute à bombes pouvait contenir une bombe de 4 000 livres, deux de 2 000 livres, quatre de 1 000 livres ou six de 500 livres. L'arrière de la nacelle avait une tourelle à commande hydraulique avec deux mitrailleuses Browning de 0,303. La tourelle dorsale conçue par Bristol transportait quatre Browning. Quatre autres Browning fixes à tir vers l'avant étaient contrôlés par le pilote. Après d'autres changements, la spécification B.2/41 fut remplacée par la spécification BP/41. Une commande de 400 exemplaires, à un rythme initial de 25 par mois, fut passée avec des livraisons prévues en mars 1943, mais Bristol était toujours préoccupé par le fait que cette échelle n'était pas raisonnable et que cela s'avérerait coûteux, et se plaignit donc auprès de MAP d'une mauvaise planification. Le premier vol eut lieu le 4 février 1943. Lors des essais, le *Buckingham* présenta une mauvaise stabilité qui conduisit à l'agrandissement des ailerons jumeaux, ainsi qu'à d'autres modifications.

Au moment où la conception entra en production, les exigences avaient changé, les attaques contre l'industrie allemande étant couvertes par les États-Unis le jour et par les de Havilland Mosquitos du Bomber Command de la RAF la nuit. Le *Buckingham* n'était pas considéré comme adapté à une utilisation diurne sans escorte au-dessus de l'Europe et en janvier 1944, il fut décidé que tous les *Buckingham* seraient envoyés outre-mer pour remplacer les *Vickers Wellington*.

Une fois les problèmes de maniabilité du Buckingham révélés, on s'est rendu compte que ce type d'appareil n'était pas d'une grande utilité. En conséquence, il a été annulé en août 1944. Pour garder la main-d'œuvre de Bristol unie, pour la production ultérieure du Brigand et du *Hawker Tempest*, un lot de 119 exemplaires a été construit. On a cherché des utilisations pour l'avion et une conversion en avion de communication a été conçue.

Après que les 54 premiers exemplaires aient été construits comme bombardiers, les autres furent convertis pour des missions de courrier à grande vitesse avec le RAF Transport Command . Les installations de tir furent retirées et quatre sièges et fenêtres furent installés dans le fuselage. L'avion fut baptisé *Buckingham C.1*. Malgré sa vitesse de 300 mph (480 km/h) et son autonomie supérieure à celle des transports Mosquito, avec de la place pour seulement quatre passagers, le *Buckingham* fut rarement utilisé. Au total, 65 bombardiers Buckingham restèrent inachevés sur la chaîne de production et finirent par être reconstruits sous le nom de *Buckmaster*, un avion d'entraînement pour le Brigand similaire. Considéré comme le « *simulateur le plus performant de la RAF* », le Buckmaster continua à servir de simulateur jusqu'à sa retraite au milieu des années 1950.



**4 février 1943 : premier vol du MS 406 « Mörkö ».**

**Le 4 février 1943 prit l'air un curieux MS.406 modifié en Finlande avec un**

**moteur Klimov M-105P de 1 100 ch entraînant une hélice V1sh-61P. Le moteur, un dérivé russe de l'Hispano-Suiza 12Y, dont il avait donc les dimensions, avait été capturé en grande quantité par la Wehrmacht.**

Ce prototype était en outre équipé d'un canon MG 151/20 de 20 mm tirant à travers le moyeu d'hélice. Le montage d'un radiateur d'huile de Me 109G rendait nécessaire de modifier le dessin du capot-moteur et quelques renforts locaux de structure furent jugés opportuns. Il fut décidé de modifier tous les MS.406/410 en service, mais trois appareils seulement avaient été convertis, prototype compris, avant la fin du conflit russo-finlandais en 1944. Au total 41 *Mörkö Moraani* furent convertis, mais le manque de canons allemands entraîna le remplacement du MG-151 par une mitrailleuse UBS de 12,7 mm. Sa vitesse était de 40 km/h supérieure à la version française avec en plus un plafond à 12 000 mètres au lieu de 10 000.

Ces avions restèrent en service jusqu'en septembre 1948, mais ne furent mis au rebut que quatre ans plus tard.



**4-11 février 1945 : conférence de Yalta.**

La **conférence de Yalta** est une réunion des principaux responsables de l'Union soviétique (Joseph Staline), du Royaume-Uni (Winston Churchill) et des États-Unis (Franklin D. Roosevelt). Elle s'est tenue du 4 au 11 février 1945 dans le palais de Livadia, situé dans les environs de la station balnéaire de Yalta en Crimée. Elle a été préparée par la conférence de Malte du 31 janvier au 2 février 1945, où les États-Unis et le Royaume-Uni se sont concertés pour présenter un front uni à Staline sur la planification de la campagne finale contre les troupes allemandes et japonaises et sur la limitation de la progression de l'Armée rouge en Europe centrale. Les buts de la conférence de Yalta sont les suivants :

- adopter une stratégie commune afin de hâter la fin de la Seconde Guerre mondiale ;
- régler le sort de l'Europe après la défaite du Troisième Reich ;
- garantir la stabilité du nouvel ordre mondial après la victoire.

L'objectif principal de Staline est de faire confirmer les résultats de la conférence interalliée de Moscou du 9 octobre 1944 esquissant un plan de partage de l'Europe du Sud-Est en « zones d'influence » pour l'après-guerre. Ce sont ces résultats qui, ajoutés à ceux de la seconde conférence de Québec, débouchent sur la « guerre froide ». La version officielle soviétique après la guerre est fondée sur le souci de « préserver l'Union soviétique de futures attaques, comme en 1914 et en 1941, en la protégeant par un glacis territorial et politique ». La diplomatie soviétique œuvre donc pour commencer à la création d'une Pologne dirigée par un gouvernement ami de l'URSS.

Churchill et Roosevelt cherchent à obtenir de Staline la promesse que l'URSS entre en guerre contre le Japon dans les trois mois après la capitulation de l'Allemagne et les deux sont donc prêts à faire des concessions.

Staline négocie d'autant plus en position de force que les troupes soviétiques ne sont plus qu'à une centaine de kilomètres de Berlin.

Par ailleurs, Roosevelt, dont la santé se dégrade, affiche une totale méconnaissance des valeurs morales de son interlocuteur en affirmant : « Si je lui donne tout ce qu'il me sera possible de donner sans rien réclamer en échange, noblesse oblige, il ne tentera pas d'annexer quoi que ce soit et travaillera à bâtir un monde de démocratie et de paix ».

Enfin, les médias et les manuels scolaires présentent souvent cette conférence comme un « partage du monde entre puissants », idée tenace déjà dénoncée dans un article de Raymond Aron, « Yalta ou le mythe du péché originel », dans *Le Figaro* du 28 août 1968. Cette « image faussée a une double origine. D'une part, elle est le reflet, a posteriori, du partage effectif du monde, survenu à partir de 1947, avec les doctrines antagonistes [Truman pour l'ouest et Jdanov pour l'est], dans le cadre de la Guerre froide. D'autre part, elle exprime le ressentiment de responsables frustrés par leur absence de la conférence [De Gaulle et les exilés de l'est] ou ses résultats ».



**4 février 1945 : mort au combat du commandant Edmond Marin la Meslée.**

Lire sur TB : [10 mai 1940, la bataille de France débute - Le groupe de chasse 1/5 « fait face » à la Luftwaffe](#)



**4 février 1958 : livraison du premier porte-avions nucléaire (Newport – États-Unis).****L'USS *Enterprise* (CVN-65), premier porte-avions à propulsion nucléaire, est livré aux chantiers navals américains de Newport. Il sera retiré du service en fin 2012.**

Deuxième navire de surface conçu avec une propulsion nucléaire après le USS *Long Beach* (CGN-9), sa construction est rapide pour un navire de cette taille et de cette complexité. Mis sur cale le 4 février 1958, il est lancé le 24 septembre 1960 et entre en service le 25 novembre 1961.

L'USS *Enterprise* est affecté à la Deuxième flotte des États-Unis à son entrée en service en 1961, puis à la Septième flotte des États-Unis en 1964. En 1994, il réintègre de nouveau la 2<sup>e</sup> flotte.

Le 20 février 1962, il est désigné pour servir de station de suivi et de mesure de la mission *Friendship 7* qui est le premier vol orbital américain, accomplie par le lieutenant-colonel John H. Glenn, Jr. dans le cadre du programme Mercury.

Il participe au blocus de Cuba lors de la crise des missiles de Cuba en octobre 1962.

L'USS *Enterprise* participe fin juillet 1964 à l'opération *Sea Orbit*, première force navale à propulsion nucléaire à effectuer un tour du monde sans assistance extérieure.

Il opère durant la guerre du Viêt Nam, et d'autres opérations. Son aviation coule des navires de la marine iranienne lors de la bataille des plates-formes pétrolières Sassan et Sirri de 1988. Il participe à la mise en œuvre de la zone d'exclusion aérienne au-dessus de la Bosnie-Herzégovine pendant l'opération *Deny Flight* ainsi qu'à celle au-dessus de l'Irak.

Son escadre aérienne embarquée effectue 700 missions en 3 semaines lors de l'opération chassant les Talibans de Kaboul en 2001/2002.

Le 24 mai 2011, un *F/A-18 Hornet* réalise le 400 000<sup>e</sup> appontage mené à bien sur ce navire. Il est le quatrième porte-avions de l'*US Navy* à atteindre ce cap et le dernier à avoir été retiré du service.

Il est retiré du service actif le 1<sup>er</sup> décembre 2012 à la base navale de Norfolk en Virginie après son 25<sup>e</sup> déploiement de près de huit mois en Méditerranée et dans le golfe Persique.



#### 4 février 1961 : début de la guerre en Angola contre la tutelle portugaise.

La **guerre d'indépendance de l'Angola** désigne les conflits qui ont opposé le Portugal à des rébellions indépendantistes de 1961 à 1975. Au terme de ces conflits, l'Angola où les Portugais étaient présents dès le XV<sup>e</sup> siècle, et qui était une possession portugaise depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, s'émancipe du colonialisme et acquiert son indépendance politique.

Pendant quinze ans, le Portugal tente de regagner le contrôle des territoires perdus à la suite des révoltes de 1960. Les efforts économiques et militaires consentis par la métropole ainsi que les pressions diplomatiques exercées par l'URSS et les États-Unis dans un contexte de décolonisation, expliquent les difficultés rencontrées par la politique portugaise de Salazar. À terme, le Portugal s'avéra incapable de maintenir une présence militaire en Angola, tant pour des raisons économiques et diplomatiques que politiques.

À partir des années 1950, dans un contexte de préparation à la décolonisation de la majorité des pays d'Afrique, l'oppression du peuple angolais par le régime colonial portugais entraîne

l'émergence de mouvements anti-coloniaux. Ces mouvements ont été les acteurs majeurs de l'opposition aux colonisateurs portugais, mais ils ne sont pas pour autant unis dans l'effort de décolonisation et s'affrontent durant la guerre d'indépendance. Le MPLA d'Agostinho Neto se voit confronté au FNLA de Holden Roberto et à l'UNITA de Jonas Savimbi. Lorsque le peuple angolais mené par ces différents mouvements conquiert enfin son indépendance en 1975, les tensions entre le MPLA et l'UNITA, alimentées par le contexte international de la guerre froide, donnent lieu à la guerre civile angolaise.

#### 4 février 1970 : Accident mortel du Neptune 14571 de la 25F.

À 4 h 40 le 4 février 1970, un Neptune P2V7 s'écrase au sol, à Kergantic. Les douze membres d'équipage faisaient route pour une mission de surveillance au-dessus du golfe de Gascogne.

La commission d'enquête dirigée, à l'époque, par le contre-amiral Philippe De Gaulle, avait conclu à un incident technique. Le bimoteur avait, en effet, perdu très vite de l'altitude en coupant même une ligne à haute tension. Avec la nuit et les mauvaises conditions météorologiques, l'avion avait fini par s'écraser sur un coteau boisé de Kergantic.

Daniel Le Boulch, l'un des premiers sur place racontait : « *Nous avons entendu une énorme explosion et il a fait clair comme en plein jour, se souvient-il. Je me suis précipité sur place avec ma lampe de poche. Ce que nous avons découvert était horrible. Tout avait brûlé : la colline et les corps.* »

Les fusiliers marins et les pompiers ont alors pris le relais et ont découvert, au petit jour, un paysage apocalyptique.

Après le crash, une chapelle ardente avait été dressée à l'Hôpital militaire Calmette. Quelques jours plus tard, pour la cérémonie officielle, les douze véhicules funéraires ont quitté l'hôpital pour Notre-Dame-de-la-Victoire, à Saint-Louis, et les Lorientais sont venus rendre un dernier hommage aux victimes sur leur parcours. Les corps ont ensuite été transférés dans les cimetières de la région natale de chacun. L'ensemble de l'équipage a été décoré de la médaille de l'aéronautique à titre posthume. Dans les années 1990, une stèle a été érigée à Kergantic.

#### Équipage du Neptune :

- **lieutenant de vaisseau, commandant de bord Henri Debray**
- **enseigne de vaisseau Yvon Sivy**
- **premier maître Louis Jacquemard**
- **premier maître Michel Bioux**
- **premier maître Gérard Donaghy**
- **premier maître Achille Le Riblair**
- **premier maître René Milewski**
- **premier maître Roger Perrucchieti**

- **premier maître Pierre Le Guerroué**
- **maître Jacques Bigot**
- **maître Jean-Marie Frison**
- **maître Jean-Pierre Frangé**



Neptune de la 25F en 1973. Crédit : DR.

**4 février 2011 : premier vol du drone américain Northrop Grumman X-47B.**

**Le Northrop Grumman X-47B est un prototype de drone de combat actuellement au stade de « démonstrateur », pour une prochaine génération de drones militaires destiné à l'US Navy. Il a été conçu dans le cadre du programme *Unmanned Carrier-Launched Surveillance and Strike (UCLASS)*, ou programme aéronaval robotisé de surveillance et de frappe, visant à démontrer l'intérêt de l'emploi par les différentes armées des États-Unis de drones de combat interconnectés dans un futur proche.**

C'est en août 2007 que l'US Navy a sélectionné le X-47B pour intégrer son programme de recherche de drones.

Les premiers tests de roulage eurent lieu le 29 décembre 2009 sur la base *Air Force Plant 42* de Palmdale, en Californie. Le premier vol eut lieu le 4 février 2011 depuis la base aérienne

d'Edwards, et le premier vol avec la pleine configuration de vol (train rentré) le 30 septembre 2011. Deux prototypes commencèrent une série d'une cinquantaine de vols d'essais prévus sur trois ans. À compter de juin 2012, des essais furent pratiqués sur la base navale de Patuxent River, dans le Maryland, pour tester le catapultage et simuler l'appontage avec usage d'une crosse d'appontage.

Les premiers essais en mer commencèrent le 26 novembre 2012 sur le porte-avions USS *Harry S. Truman* basé sur la base navale de Norfolk, en Virginie. Il s'agissait de vérifier la compatibilité avec les aménagements du porte-avions : hangar, pont, communications. Le 14 mai 2013, à bord de l'USS *George H. W. Bush* en pleine mer, un X-47B réalisa le premier catapultage d'un drone depuis un porte-avions. Et le 10 juillet 2013, après un décollage de la base de Patuxent River, un X-47B réalisa le premier appontage. Le 22 avril 2015, il est le premier drone à effectuer un ravitaillement en vol.

