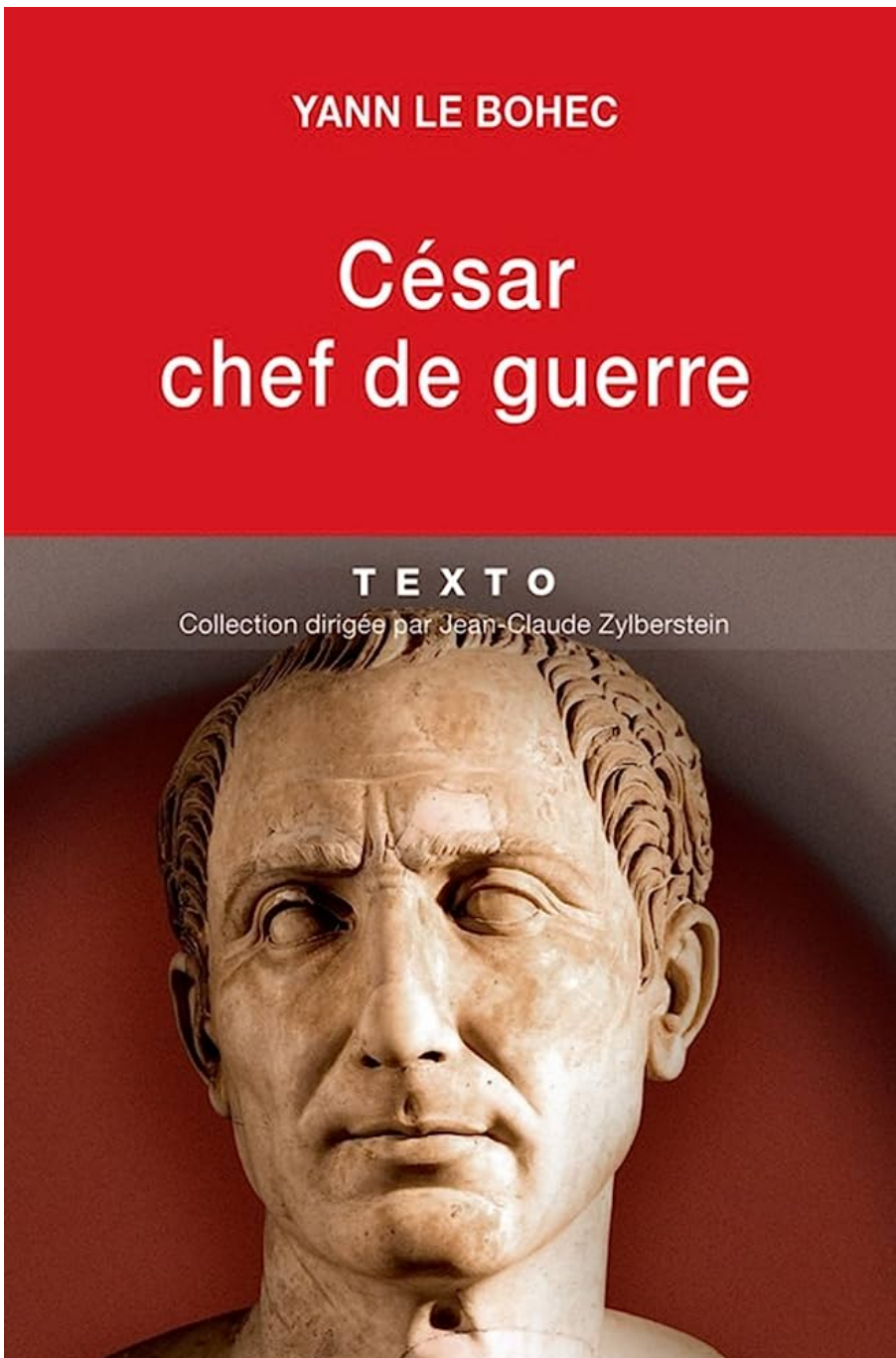


4 janvier -46 : Jules César vainc Titus Labienus à la bataille de Ruspina.

Après la victoire de César face à Pompée à Pharsale en -48, et l'assassinat de ce dernier en Égypte, les partisans des Optimates se réunissent en Afrique sous les ordres de Caton d'Utique et de Metellus Scipio. Un ancien lieutenant de César, Titus Labienus, s'est joint à eux.



Labienus commande les

partisans de la République. César s'embarque alors pour l'Afrique à la tête de 6 légions et 2 000 cavaliers. Juba 1^{er}, le roi de Numidie et allié des Optimates, lance des escarmouches contre les troupes de César, mais celles-ci sont repoussées par les mercenaires gaulois de César. Les Berbères lancent d'autres attaques surprises, préférant la guérilla à un affrontement en plaine. César occupe cependant les villes de Ruspina et Leptis.

Apercevant l'armée adverse commandée par Labienus, César décide de livrer bataille. Selon ses propres chiffres (cités dans son livre *la Guerre d'Afrique*) il dispose de 30 cohortes, 150 archers et 400 cavaliers. Labienus place ses cavaliers et archers numides en ligne, flanqués sur les ailes de la cavalerie. César dispose ses archers sur une première ligne devant l'infanterie et sa cavalerie sur les ailes. Labienus déploie alors sa cavalerie de façon à envelopper l'armée de César. Les Numides s'avancent à leur tour contre les troupes de César. La cavalerie de Labienus se replie alors et vient soutenir les fantassins légers numides. Afin d'éviter que ses troupes ne se désorganisent, César leur interdit de poursuivre les cavaliers qui se replient. Les Optimates réussissent ensuite à envelopper l'armée de César qui adopte alors une configuration défensive en cercle. Mais César réussit à briser le cercle qui enveloppe son armée en étendant sa ligne de front, fait charger alternativement ses différentes cohortes et repousse l'ennemi un peu avant l'arrivée des soutiens numides. Après l'arrivée de ceux-ci, la cavalerie de Labienus cherche à empêcher l'armée de César de se replier dans son camp. Toutefois, César parvient une nouvelle fois à repousser l'ennemi, ce qui lui permet de s'emparer des hauteurs et ses soldats ramènent de nombreux prisonniers. Après cette bataille, César infligera une défaite décisive aux Optimates à la bataille de Thapsus.

4 janvier 871 : bataille de Reading.

La **première bataille de Reading** se déroule près de Reading, dans le Berkshire. Elle oppose les armées du roi du Wessex Æthelred et son frère Alfred le Grand aux troupes des Danois Bagsecg et Halfdan Ragnarsson. Malgré des pertes danoises importantes, les Ouest-Saxons d'Æthelred sont défaits et massacrés au cours de la bataille. Selon la *Chronique anglo-saxonne*, la défaite coûte la vie à l'*ealdorman* ouest-saxon Æthelwulf, vainqueur quatre jours plus tôt à la bataille d'Englefield contre le jarl danois Sidroc.



4 janvier 1894 : signature de l'Alliance franco-russe.



Préparée par de nombreuses activités

bilatérales dans les années précédentes, une convention militaire secrète est signée entre le gouvernement républicain de la France, sous la présidence de Sadi Carnot, et le gouvernement impérial du tsar Alexandre III. En dépit de ce paradoxe, l'alliance remporte les faveurs de l'opinion française qui cultive sa haine de l'Allemagne et sa défiance de l'Angleterre. Les Parisiens feront un accueil enthousiaste au tsar Alexandre III lors de sa visite et lui dédieront un des plus beaux ponts de la capitale reliant l'esplanade des Invalides au rond-point des Champs-Élysées.

Cette alliance met surtout fin à l'isolement diplomatique de la France, consécutif à sa défaite de 1870. Elle a été rendue possible par le resserrement des liens de l'Allemagne avec l'Autriche-Hongrie au détriment de la Russie, rivale de cette dernière dans les Balkans. En fait, elle resserre le bloc austro-allemand et contribue ainsi au processus fatal qui mènera à la Grande Guerre.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

4 janvier 1896 : invention d'un système externe de lancement de torpilles pour les sous-marins (Paris).

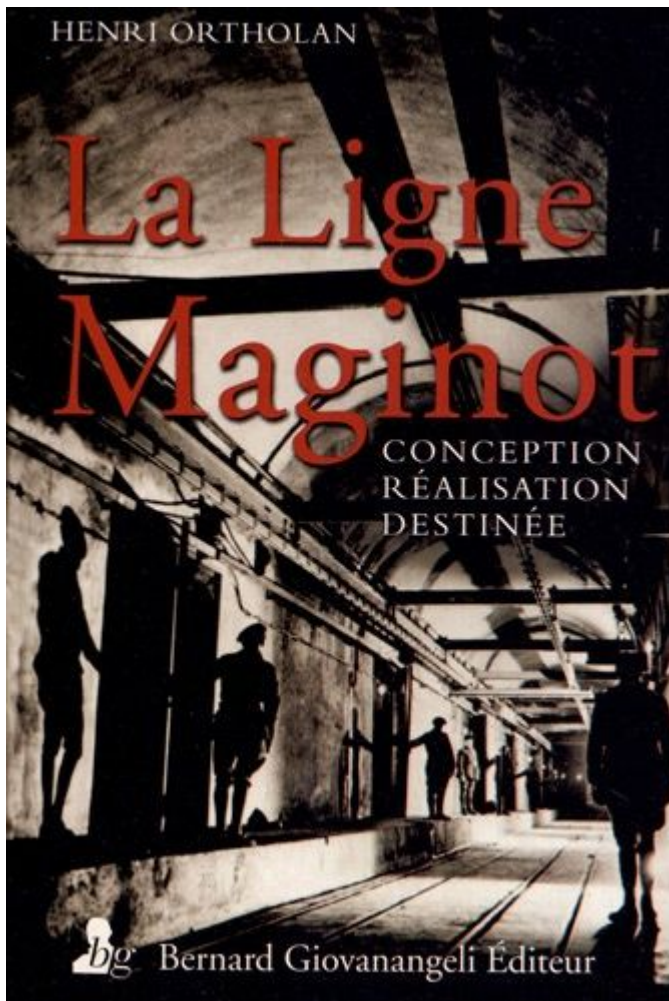


Le russe (vivant en France) Stéphane Drzewiecki remporte le deuxième prix du concours (Lockroy) qu'organise chaque année le ministère du commerce français. La Marine française adopte le procédé pour l'intégrer à son sous-marin. A noter que le premier prix du concours est Laubeuf, celui dont la marine française va utiliser le sous-marin.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

4 janvier 1930 : naissance de la ligne Maginot.



André Maginot, ministre de la guerre et héros du premier conflit mondial, présente à l'Assemblée Nationale en décembre 1929 le projet de loi de construction d'une ligne de défense fortifiée contre l'Allemagne. Le projet est voté sans difficulté le 4 janvier.

La pensée militaire française est alors profondément marquée par la stratégie défensive. Même ceux qui prônent la mobilité, sont convaincus que la France doit tout de même se protéger derrière des fortifications.

La ligne Maginot coûte 3 milliards de francs et emploie 20 000 ouvriers pendant 5 ans. La frontière franco-belge ne sera cependant pas fortifiée pour des raisons diplomatiques (ne pas vexer la Belgique) et militaires (les Ardennes sont censées être infranchissables par des blindés). Or, c'est précisément là que les Allemands attaqueront au Printemps 1940 et contre-attaqueront durant l'hiver 1944.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

4 janvier 1943 : mort de Marina Raskova, aviatrice soviétique.

Elle fit partie des 800 000 femmes engagées dans l'Armée rouge, et fut la fondatrice de 3 régiments d'aviation entièrement féminins durant la guerre face à l'Allemagne.

En 1935, elle est pilote diplômée à 23 ans puis devient pilote d'essai en 1937.

Durant la Grande Guerre patriotique, elle forme trois régiments à Engels :

- le 586^e de chasseurs ;
- le 587^e de bombardiers (dont elle était commandant) ;
- le 588^e qui a servi à Stalingrad et est connu sous le surnom des « *sorcières de la nuit* » (donné par les Allemands à celles qui les attaquaient la nuit) et sera promu en septembre 1943 le 125^e régiment de la Garde. Il est le plus décoré de tous les régiments de l'aviation soviétique.

Elle meurt durant la bataille de Stalingrad. Elle convoyait des bombardiers vers le front lorsqu'une tempête de neige l'a surprise près de Saratov et son appareil a heurté une falaise

Lire sur TB le texte sur les « [Sorcières de la nuit](#) ».



Marina Raskova (1912-1943)

4 janvier 1952 : mort au combat du lieutenant Henri Leclerc de Hauteclocque (Trung

Khu - Indochine).

La mort du fils de de Lattre (30 mai 1951) a curieusement laissé dans la mémoire collective un souvenir beaucoup plus fort que celle du fils de Leclerc.

Pourtant, la fin de ce dernier est héroïque : alors qu'il commande sa compagnie en appui de l'attaque de Trung Khu, l'ennemi oppose une très forte résistance et repousse l'assaut. Grièvement blessé à la jambe, le fils Leclerc est dans un premier temps évacué par son adjoint qui le porte sur son dos. Lucide jusqu'au bout et constatant que l'ennemi les talonne, il ordonne à son adjoint de le laisser sur place après lui avoir donné tous les documents et munitions qu'il a sur lui.

Sa jeunesse, 25 ans, fait oublier qu'il combattait depuis 10 ans dans l'armée française (Campagne d'Alsace - 1944, et plusieurs séjours en Indochine depuis 1946).

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

4 janvier 2016 : mort du pilote d'essai André Turcat.

André Édouard Marcel Turcat, qui a fait ses humanités au lycée Lacordaire à Marseille, est diplômé de l'École polytechnique (promotion 1940), docteur ès lettres, agrégé de grammaire, professeur d'histoire de l'art chrétien dans l'enseignement libre, fondateur de l'Académie nationale de l'air et de l'espace. Initialement pilote dans l'armée de l'Air, André Turcat est surtout connu du grand public pour avoir été le premier pilote d'essai du *Concorde*.

Neveu de Léon Turcat fondateur des usines automobiles Turcat-Méry, il rejoint les forces aériennes de la France libre durant les dernières années de la Seconde Guerre mondiale et restera en service à la fin des hostilités. Pendant le conflit indochinois, Turcat a piloté l'avion de transport C-47 et a démontré des compétences exceptionnelles lors de nombreux cas d'évacuation d'urgence. Admis, en 1950, à l'École du personnel navigant d'essais et de réception basée au Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge où il suit sa formation et est breveté pilote d'essai n° 131 en 1951. Parallèlement, il est nommé Directeur de l'École du personnel navigant d'essais et de réception de 1952 à 1953. Turcat quitte le Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge en 1954 et devient chef pilote d'essais à la SFECMAS puis à Nord-Aviation où il reprend la campagne d'essai du Nord 1500 Griffon II, un des premiers avions au monde à propulsion mixte par turboréacteur et statoréacteur, et établit divers records du monde (en vitesse ascensionnelle et sur circuit). Un premier exemplaire Nord-1500-01 « *Griffon* » sans statoréacteur fit son premier vol le 20 septembre 1955, piloté par André Turcat. Après son premier vol en 1957, le second exemplaire Nord-1500-02 *Griffon II*, piloté par Turcat, démontra de manière spectaculaire le bien-fondé de la conception de cet appareil en enlevant le record du monde de vitesse sur 100 kilomètres en circuit fermé à la vitesse de 1 643 km/h le 25 février 1959. Cet exploit fut récompensé par le *Prix Roland Peugeot* de l'Académie des sports du plus bel exploit mécanique français de l'année 1959. Auparavant Turcat avait piloté le Nord-1500-02 Griffon II à Mach 2,19 ce qui lui avait valu le trophée Harmon.

Turcat quitte Nord-Aviation et rejoint le constructeur aéronautique public Sud-Aviation, qui deviendra la Société Nationale Industrielle AéroSpatiale (SNIAS) en 1970, où il est directeur adjoint puis directeur des essais en vol Sud-Aviation / Aerospatiale de 1962 à 1976. Le programme Concorde débute justement en 1962. André Turcat devient ainsi le pilote d'essai en chef du *Concorde* en plus de sa fonction de directeur des essais en vol de Sud-Aviation. Le 2 mars 1969, André Turcat effectue le premier vol de Concorde à Toulouse-Blagnac. Le 1^{er} octobre 1969, il était également aux commandes pour le premier vol supersonique du Concorde.

L'homologue britannique d'André Turcat était Brian Trubshaw (1924-2001), ancien pilote de la Royal Air Force puis pilote du roi George VI et de certains membres de la famille royale britannique de 1945 à 1950. Trubshaw, tout comme Turcat, acquit la célébrité en pilotant, pour la première fois, le prototype britannique Concorde 002, le 9 avril 1969, sur un vol de Filton à

sa base d'essai de la *Royal Air Force* à Fairford. En fait, quelques semaines auparavant, Turcat avait laissé les commandes à Trubshaw lors d'un des premiers vols d'essai du prototype français le Concorde 001. Il pilote ensuite ce Concorde qui vient d'être aménagé pour le suivi au-dessus de l'Afrique de l'éclipse solaire du 30 juin 1973.

Trubshaw et Turcat se sont vus, tous les deux, attribuer la prestigieuse récompense, le *Iven C. Kincheloe Award* pour leur collaboration commune sur le projet Concorde.

André Turcat est député européen, sous l'étiquette RPR, du 13 octobre 1980, comme colistier successeur de Marie-Madeleine Dienesch sur la liste RPR présentée dans l'Isère après la démission de cette dernière, jusqu'au 17 septembre 1981, date de sa propre démission où il est remplacé, à son tour, par le colistier suivant Jean Meo.

André Turcat est le fondateur de l'Académie nationale de l'air et de l'espace dont le premier président fut Hubert Curien en 1983. L'académie est depuis 2007 appelée Académie de l'air et de l'espace.

André Turcat est, à partir de 1975, mainteneur de l'Académie des Jeux floraux, une société littéraire toulousaine, au fauteuil 27. Il est l'auteur, entre autres essais, de *Concorde : essais et batailles* (2003) et de *Pilote d'essais : mémoires* (2005). En 1980, il est également admis comme mainteneur du Félibrige.

En 1985, André Turcat a confié l'ensemble de ses archives aux Archives départementales de la Haute-Garonne. En 1990 il est élu à l'Académie des Sciences, Agriculture, Arts et Belles-Lettres d'Aix (fauteuil n° 16).

En 1990, André Turcat soutient une thèse en histoire de l'art à l'université Toulouse 2-Le Mirail (devenue l'université Toulouse-Jean Jaurès) sur Esteban Jamete (Etienne Jamet) sculpteur français de la Renaissance en Espagne (1515-1565).

André Turcat a été invité à bord du Concorde français (F-BVFC), le 27 juin 2003, lors de son dernier vol jusqu'à l'usine de Toulouse où il avait été construit.

Veuf d'Elisabeth Borelli, il meurt le 4 janvier 2016 à Beaurecueil (Bouches-du-Rhône) à l'âge de 94 ans et est inhumé dans le cimetière local.

