

5 décembre 1804 : la distribution des Aigles.

Emblème déjà des armées romaines, des empereurs allemands, puis de la Prusse, de la Sicile et des États-Unis, l'aigle est adoptée en juin 1804 comme emblème de l'empire sur décision de Napoléon. Après la cérémonie du couronnement, l'Empereur devait remettre un nouveau drapeau aux gardes nationales des 108 départements ainsi qu'à tous les corps d'armée une fois que ces derniers auraient prêté serment de fidélité au nouveau monarque.

La cérémonie fut repoussée au 3 puis au 5 décembre. Elle eut lieu par temps de neige et de pluie, dans un décor créé par Percier et Fontaine. « *Soldats, voilà vos drapeaux ; ces Aigles vous serviront toujours de point de ralliement ; ils seront partout où votre Empereur les jugera nécessaires pour la défense de son trône et de son peuple. Vous jurez de sacrifier votre vie pour les défendre, et de les maintenir constamment par votre courage sur le chemin de la victoire.* » Tel est le texte du serment prononcé par l'Empereur.

Le législateur démocrate de la Révolution a été remplacé par le militaire devenu empereur. Consacré par la religion et par l'aigle, oiseau de lumière, il tire sa légitimité de l'assise populaire que lui assure le serment de tous les corps d'armée et de l'aval qu'il a reçu de l'Église. En fait on peut distinguer le souverain sacré, qui apparaît dans *Le Couronnement*, du souverain justicier que montre *Le Serment de l'armée*. Tout se passe comme si l'on avait là comme un dédoublement du pouvoir impérial en deux entités. De même que les trois couleurs du drapeau national symbolisent chacune, comme l'a montré Georges Dumézil (blanc du souverain, rouge du guerrier et bleu des producteurs), la couleur blanche se divise elle-même en deux versants matérialisés dans les tableaux de David par les deux symboles qui surmontent ses compositions : la croix et l'aigle. Ainsi, David semble avoir raisonné selon d'antiques représentations profondément ancrés dans l'esprit européen, et réactivés au moment de la Révolution et de l'Empire.

Source : [L'histoire par l'image](#)

5 décembre 1839 : naissance de George Armstrong Custer.

David Cornut

LITTLE BIG HORN, AUTOPSIE D'UNE BATAILLE LÉGENDAIRE



George Armstrong Custer est un lieutenant-colonel de cavalerie américain (5 décembre 1839 New Rumley, Ohio - 25 juin 1876, Montana), ex-major-général de l'armée régulière nordiste durant la guerre de Sécession. Célèbre pour ses exploits, il est en outre l'une des principales figures américaines des guerres indiennes du XIX^e siècle. Il est tué lors de la bataille de Little Bighorn (25 juin 1876) durant laquelle ses troupes du 7^e régiment de cavalerie (1/3) sont défaites par une coalition de tribus indiennes.

À la tête des 647 hommes il décide d'attaquer un vaste campement amérindien dans lequel s'étaient rassemblés plusieurs milliers de Cheyennes et Sioux à l'appel de Sitting Bull. D'abord surpris, les Amérindiens repoussent la première attaque menée par les 3 compagnies du major Reno. Menés par les chefs sioux Crazy Horse et Gall et le chef cheyenne Lame White Man, ils se portent à la rencontre des cinq compagnies de Custer. Custer et 215 hommes sont tués, dont son frère Thomas Custer, officier comme lui, et était son aide de camp. Mort aussi aux côtés de Custer, Mark Kellogg est le premier reporter de l'Associated Press à mourir sur un champ de bataille. Parmi les hommes qui portent son cercueil, on retrouve le général Joseph B. Kiddoo.



5 décembre 1865 : naissance de Józef Piłsudski.

Il fut dirigeant du Parti socialiste polonais, chef d'État de 1918 à 1922, et Premier ministre à deux reprises entre 1926 et 1930.

12-14 mai 1926 : Il réalisa un coup d'Etat qui renversa le président Stanisław Wojciechowski et le gouvernement du premier ministre Wincenty Witos. Un nouveau gouvernement fut installé, dirigé par le professeur de l'université nationale polytechnique de Lwów, Kazimierz Bartel. Initialement Piłsudski devait être président, mais il se désista en faveur de Ignacy Mościcki. Piłsudski, cependant, resta le politicien le plus influent de Pologne, et devint l'inspirateur de la politique gouvernementale jusqu'à sa mort en 1935.



5 décembre 1941 : début de la contre-attaque soviétique lors de la bataille de Moscou.

La bataille de Moscou désigne les combats pour le contrôle de la ville de Moscou et de sa proximité entre octobre 1941 et janvier 1942 pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle comprend l'offensive allemande appelée opération *Typhon*, conduite par le groupe d'armées du centre sous le commandement de Von Bock, pour s'approcher de la ville, ainsi que la défense puis la contre-attaque soviétique qui suivit. Elle est considérée avec la bataille de Stalingrad et celle de Kursk comme un des affrontements stratégiques du front de l'Est.

L'offensive allemande avait pour but de réaliser un encerclement en tenaille de la région de Moscou. La première pince fut dirigée vers le nord contre le front de Kalinine par les 3^e et 4^e armées de panzers, cette pince permettait également de couper la voie ferrée entre Moscou

et Leningrad. La seconde pince fut orientée au sud de Moscou contre le front de l'Ouest en direction de Toula avec le 2^e groupe de panzers tandis que la 4^e armée avançait directement sur Moscou depuis l'ouest. Une opération séparée de nom de code *Wotan* visait à conquérir la ville de Moscou.

Initialement, les forces soviétiques opérèrent une défense stratégique de l'oblast de Moscou en construisant trois ceintures défensives et en déployant des réserves militaires qui venaient juste d'être mobilisées, tout en rapatriant des troupes de Sibérie et d'Extrême-Orient. Ainsi, dès l'arrêt de l'offensive allemande, les Soviétiques furent en mesure de lancer une vaste contre-offensive qui visait à rejeter la Wehrmacht sur ses positions à Orel, Viazma et Vitebsk, et qui manqua d'anéantir trois armées allemandes.

La bataille de Moscou

Andrew Nagorski



tempus

Alors que l'offensive

allemande a été arrêtée, les renseignements allemands estiment que les forces soviétiques n'ont plus de réserves et qu'elles sont incapables de lancer une contre-attaque. Cette information se révèle fautive. Fin septembre 1941, l'espion Richard Sorge, établi à Tokyo, indique que le Japon n'attaquera pas l'Union soviétique. Ceci permet à l'Armée rouge de transférer à l'Ouest des divisions sibériennes qui garnissaient jusque-là la frontière face à l'armée du Guandong.

L'Armée rouge a pu redéployer une trentaine de divisions lorsque l'offensive proposée par Joukov et Vassilievski est approuvée par Staline. Ces renforts ne font que mettre l'Armée rouge à égalité numérique avec la Wehrmacht. Cependant ces troupes sont parfaitement adaptées à l'hiver et, à certains endroits, elles vont livrer bataille à deux contre un.

Le 5 décembre 1941, par des températures de $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$, les divisions sibériennes menées par le général Joukov contre-attaquent au nord et au sud de Moscou. Les armées soviétiques reprennent Krasnaïa Poliana et délivrent la proche banlieue de Moscou. Les lignes allemandes, déjà bloquées depuis quelques semaines, sont enfoncées. Elles manquent d'équipements d'hiver. Les moteurs des chars et des avions gèlent (ainsi que les obus dans les canons) et les soldats aussi. Pour les Allemands, le spectre du « général Hiver » devient obsédant.

Le commandement allemand étant complètement démuné de réserves, ce sont les troupes en retraite qui devront rétablir la ligne de front. Beaucoup de généraux considèrent que cela est impossible à moins de se replier sur 500 km jusqu'au Dniepr et la Daugava. Le spectre de la retraite de Russie devient terrible.

Le 16 décembre, Hitler signe la directive 39, ordonnant à la Wehrmacht de réaliser une défense statique sur l'ensemble du front : en d'autres termes, plus un seul mouvement de retraite n'est autorisé. Cependant, il est impossible de creuser le sol gelé pour établir une ligne de défense, même rudimentaire. Guderian écrit qu'il eut alors des discussions avec Wolfram von Richthofen et Hans Schmidt, et qu'aucun ne pensait pouvoir maintenir une ligne de défense. Le 14 décembre, Franz Halder et Hans Günther von Kluge autorisent un repli limité à l'est de la rivière Oka sans l'autorisation de Hitler. Le 20 décembre, lors d'une réunion avec son état-major, Hitler annule le repli et ordonne à ses soldats de tenir leurs positions « *en utilisant des obus pour creuser des tranchées si nécessaire.* » Guderian proteste, montre que les pertes dues au froid sont plus élevées que celles dues aux combats et que les vêtements d'hiver n'arrivent pas jusqu'au front. Guderian est limogé de même que Hoepner et Adolf Strauß. Fedor von Bock l'est également, officiellement pour « *raisons médicales* ». Walther von Brauchitsch, alors commandant en chef de la Heer (l'armée de terre), est remercié le 19 décembre et Hitler ne lui nomme pas de remplaçant en occupant lui-même le poste, qu'il cumule en conséquence avec celui de commandant en chef des forces armées (terre, air et mer).

Les Soviétiques continuent leur attaque sous des températures oscillant de -20 à $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$, libérant définitivement le secteur de Moscou et décimant une cinquantaine de divisions allemandes qui parviennent néanmoins à stabiliser le front en évitant de grands encerclements. Au nord, Kline et Kalinine sont libérées les 15 et 16 décembre. Le général Koniev poursuit l'offensive et menace d'encercler le tiers des forces allemandes en Russie autour de Rjev en avançant vers Vitebsk au nord et vers Roslavl au sud. Hitler voulait

abattre l'Armée rouge en une brève campagne d'été, Staline tente à son tour d'anéantir la Wehrmacht en une courte campagne d'hiver. Cependant celui-ci commet la même erreur qu'Hitler, il croit l'armée allemande anéantie et disperse ses efforts en lançant des offensives en Crimée et vers Leningrad. L'offensive soviétique ralentit vers le 25 janvier. Ce répit est en partie dû au brillant succès remporté par Model à l'ouest de Rjev qui parvint à encercler et détruire sept divisions soviétiques au prix de pertes inouïes. L'effectif de certains régiments atteint 35 soldats. Le front se stabilise et le saillant de Rjev ne sera repris qu'en 1943.

Plus au nord, les Soviétiques parviennent à encercler la ville de Demiansk qui aura une grande influence dans la suite de la guerre. Au nord-est de Novgorod, la 2^e armée de choc soviétique tente le 22 janvier une percée pour encercler les assaillants de Leningrad, mais les Allemands réussissent à refermer le mince cordon. Pour sauver son armée d'élite, Staline envoie un général aux brillants états de service, Andreï Vlassov... Les Soviétiques réalisent encore une offensive en Ukraine et parviennent à avancer de 100 km. Finalement le retour de la raspoutitsa, la « *saison des mauvaises routes* », permet une stabilisation du front.

5 décembre 1945 : disparition de l'escadrille 19 au large de la Floride.

L'**escadrille 19** (en anglais *Flight 19* : vol 19) est le nom d'un groupe de 5 avions torpilleurs de l'US Navy qui a disparu le 5 décembre 1945 au-dessus de l'Atlantique. La patrouille *TBM Avenger* effectuait un vol d'entraînement depuis la base aéronavale de Fort Lauderdale en Floride. Les 14 pilotes et membres d'équipage de l'escadrille disparurent ainsi que les 13 personnes à bord de l'hydravion PBM Mariner qui partit à leur recherche.

Les enquêteurs conclurent que l'escadrille 19 s'était perdue et avait probablement, à court de carburant, été forcée à amerrir dans une mer agitée. Le leader de la formation, le lieutenant Charles C. Taylor, arrivé en retard à son poste avant le décollage et ayant eu un comportement erratique et confus pendant l'opération, contribua à désorienter encore plus l'escadrille et à l'éloigner de la terre ferme. Taylor venait juste d'arriver à Fort Lauderdale et ne connaissait pas les conditions météorologiques de cette région, qui sont beaucoup plus changeantes. Le temps était effectivement bon au départ, mais une tempête tropicale se déclara et le chef de patrouille a probablement commis une erreur de navigation¹. L'hydravion a, quant à lui, été victime d'une défaillance mécanique.

Cette version fut remise en cause par certains dans les années qui suivirent. Le magazine *Argosy*, Charles Berlitz et Richard Winer, parmi d'autres, utilisèrent les premiers éléments rapportés par l'*American Legion Magazine* ainsi que leur propre recherche pour publier des thèses qui alimentèrent la légende du triangle des Bermudes.

Déroulement

- 1. Décollage de la base aéronavale (NAS) 14 h 10.
- 2. Exercice de bombardement au-dessus des hauts-fonds de *Hens and chickens* jusqu'à environ 1 h.

- 3. Premier virage et direction 346° pendant 73 milles.
- 4. Second virage, nouvelle direction à 241° pendant 120 milles.
- 5. Arrivée prévue à NAS Ft. Lauderdale.
- 6. 15 h 40 - 17 h 50 position exacte inconnue.
- 7. Une radio triangulation à 17 h 50 réduit la position du vol sur 100 milles depuis le point 29° N 79° W et leur dernière direction 270° .
- 8. Le PBM-5 (BuNo 59225) décolle de la base aéronavale (NAS) de Banana River 19 h 27.
- 9. 19 h 50 PBM-5 (BuNo 59225) explose en vol près du point 28° N 80° W.
- 10. Les keys de Floride au-dessus desquelles pensait être le pilote Charles C. Taylor, leader de la mission.



5 décembre 1946 : le sous-marin U-2326 disparaît au large de Toulon.

L'Unterseeboot 2326 est un sous-marin allemand *Unterseeboot* type XXIII utilisé par la *Kriegsmarine* pendant la Seconde Guerre mondiale. Récupéré par la Marine nationale française en février 1946, il a disparu au large de Toulon avec son équipage en décembre 1946.

Ce navire de la *Kriegsmarine* s'est rendu aux Britanniques le 14 mai 1945 à Dundee en Écosse, à la suite de la capitulation du Troisième Reich. Il échappe à l'opération *Regenbogen*, l'ordre de sabordage donné par le commandement allemand, et à l'opération *Deadlight*, sabordage organisé par les Alliés.

L'U-2326 ainsi que l'U-2518 sont récupérés par le Royaume-Uni puis prêtés à la France après la signature d'accords (opération *Thankful*) pour une durée de deux ans. Ces deux navires arrivent à Cherbourg, par remorquage le 13 février 1946. La marine nationale commence alors la remise en état des bâtiments mais le manque d'informations ralentit la démarche. En effet, aucun plan complet n'est à la disposition du STCAN (Service Technique des Constructions et Armes Navales).

Les seuls plans disponibles proviennent de la DCAN, à Toulon, où ils ont été laissés par les forces allemandes en déroute. La *Kriegsmarine* avait commencé l'assemblage de sous-marins de Type XXIII dans le tunnel St Pierre à Saint-Mandrier-sur-Mer, en vue d'en engager un grand nombre en Méditerranée. D'autres renseignements venaient de l'ECAN (Établissement des Constructions et Armes Navales) d'Indret qui avait procédé à des essais de propulsion des moteurs Diesel ainsi que des moteurs électriques.

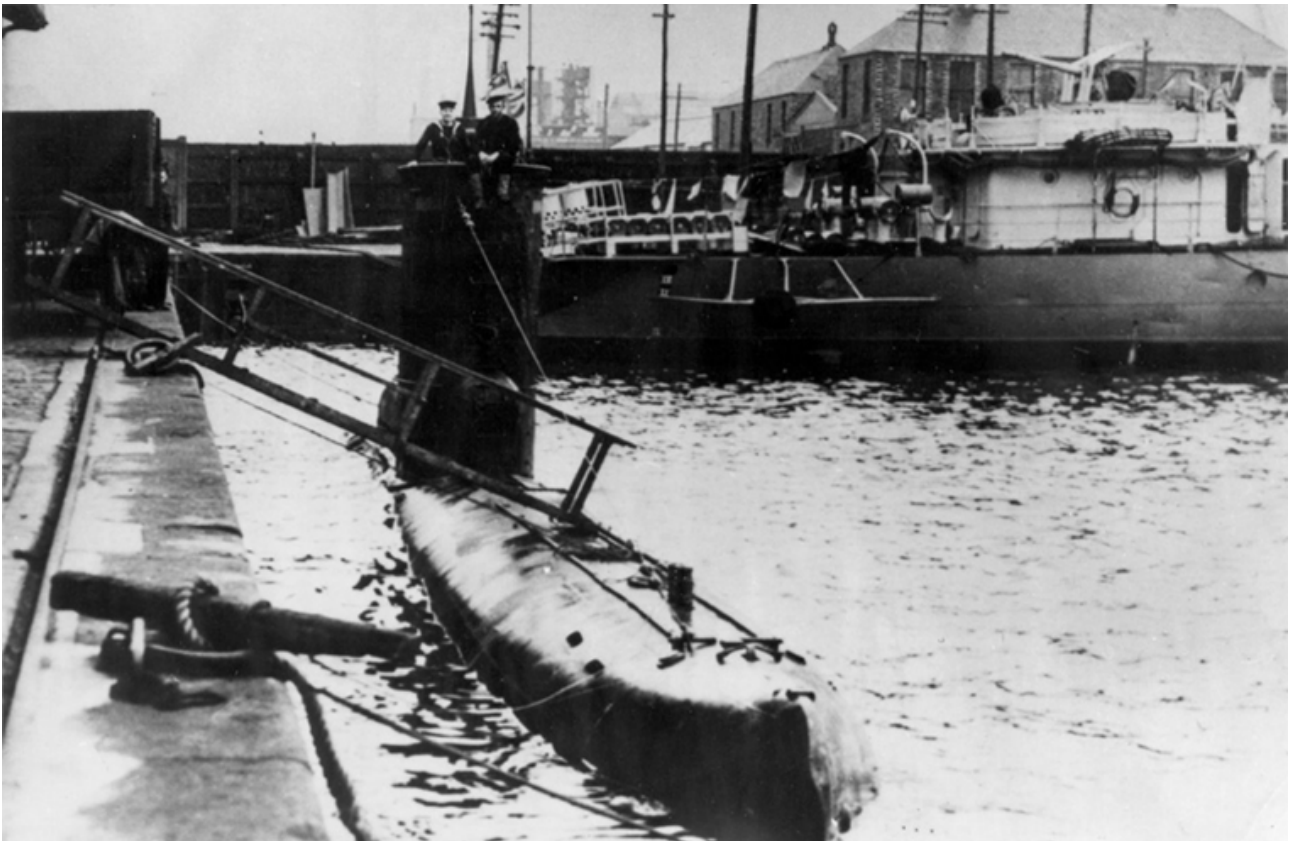
Des sous-marinières de l'*Archimède* sont détachés pour armer le U-2326 et effectuer une période d'essais à la mer. Le navire quitte le 31 mai 1946 le port de Cherbourg pour La Pallice. L'entraînement de l'équipage et divers exercices s'enchaînent ensuite entre le 22 juillet et le 16 septembre 1946. Il effectue sa première croisière entre le 17 septembre et le 12 octobre 1946, parcourant le trajet entre La Pallice-Casablanca, Alger et Toulon.

Le 5 décembre 1946, l'U-2326 appareille de Toulon pour une nouvelle série d'essais. Le lieutenant de vaisseau Émile Avon est son commandant. Il est secondé par l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Gilbert Rizot et par l'ingénieur mécanicien de 2^e classe Jean Duquesne. Le reste de l'équipage est formé de douze officiers marinières, quartiers-maîtres et matelots. Sont également présents, le capitaine de frégate Jean Mottez, chef de la section sous-marins de l'état-major général, l'ingénieur en chef du Génie maritime Marc Isabelle, le chef d'équipe de l'arsenal Marius Lasalle. En tout, 19 personnes embarquent sur l'U-2326 le 5 décembre 1946.

Le navire effectue sa plongée vers 9 h 40 à une vingtaine de nautiques de Toulon. Il est reconnu par le sémaphore situé au sud de Cepet. Son retour est prévu vers 19 h. Mais à 20 h, l'U-2326 ne donne aucun signe. Le Préfet maritime, le vice-amiral Lambert, ordonne alors de commencer les recherches. À 20 h 45, le destroyer d'escorte *Marocain* de la classe Cannon appareille, suivi à 21 h 25 par le croiseur *Montcalm*. À 22 h, le *Chasseur 131* appareille également, pendant que l'aéronavale et l'armée de l'air envoient deux chasseurs et un bombardier Vickers Wellington.

Le 6 décembre 1946, deux appareils de la base d'aéronautique navale d'Hyères Le Palyvestre patrouillent sans aucun résultat pendant deux heures. Toute la journée, les recherches restent vaines.

Le 7 décembre 1946, l'U-2326 est considéré comme perdu avec les 19 marins, ingénieurs et techniciens qui étaient à son bord.



U-2326 à Dundee (Ecosse) en mai 1945.

5 décembre 1955 : mort à 69 ans de Glenn Luther Martin, pionnier américain de l'aviation.

Dès son enfance, Glenn Luther Martin est fasciné par l'aviation, surtout après avoir lu les comptes rendus des expériences d'Octave Chanute et de Samuel Pierpont Langley. Il abandonne ses études commerciales entreprises à l'université wesleyenne du Kansas. Il s'installe en Californie en 1905, y ouvre un atelier de réparation de voitures, mais consacre son temps libre à construire des planeurs.



Le 10 mai 1912, Martin accomplit un vol aller-retour entre Newport Bay, et Avalon, sur l'Île Santa Catalina (110 km parcourus en 37 minutes pour l'aller) à bord d'un hydravion qu'il a monté lui-même : il brise ainsi le record de vol au-dessus de la mer, détenu jusque-là par les Anglais. À Santa Catalina, il embarque même un sac de courrier et recevra une prime de 100 dollars pour cet exploit. Il ricoche sur les vagues lors de la Course des Grands Lacs en 1913, un concours d'hydravions sur 1 550 km, et son avion coule sans recours.

En 1912, il aménage son atelier dans un ancien temple méthodiste de Los Angeles. Pour payer les fournitures et les machines, il participe à des spectacles d'acrobatie aérienne lors des foires sur les aérodromes de Californie. Ayant lu qu'Hollywood recherchait un pilote pour tourner un film, il répond à l'annonce et obtient de jouer le rôle d'un aviateur intrépide dans *A Girl of Yesterday* (1915), aux côtés de Mary Pickford et de Frances Marion, qui deviendra l'une des plus célèbres scénaristes d'Hollywood, mais il répugne à jouer la comédie amoureuse et ne tourne certaines scènes qu'à l'insistance pressante d'Adolph Zukor, le patron de Paramount.



Bombardier Martin MB-1.

Glenn Luther Martin s'improvise constructeur à son compte mais son affaire est rachetée par les frères Wright en 1916. Il crée l'année suivante la *Glenn L. Martin Company* à Cleveland, dans l'Ohio. Il engage un jeune ingénieur, Donald W. Douglas, et produit le premier bombardier véritablement opérationnel utilisé par l'*Air Service* américain : le **Martin MB-1**, un grand biplan commandé par l'*US Army*. Cet appareil n'entra en service qu'après la fin des hostilités mais le modèle suivant, le *Martin MB-2*, connut aussi le succès et 20 furent commandés par l'*US Army Air Service*. En 1925, l'Industrial Bureau l'engage à rapprocher ses usines de la Côte est et à s'établir au Maryland ; toutefois, Glenn Martin doit négocier pendant trois ans avec 45 propriétaires fonciers pour obtenir les terrains de Middle River qu'il convoite. Ces négociations attirent l'attention de la presse locale qui present que l'usine d'avions est une chance pour l'industrialisation de la région. Enfin en 1928, la Glenn L. Martin Company prend possession des terrains. Martin a créé l'école d'ingénieurs de l'université du Maryland : le Glenn L. Martin Institute of Technology à College Park. La soufflerie de l'université porte également le nom de Martin.

Glenn L. Martin est mort des complications d'un infarctus. Sa société fusionnera avec Martin Marietta (1961) et deviendra une filiale de Lockheed Martin.