

8 février 1250 : bataille de la Mansourah (actuelle Egypte).

Louis IX, futur Saint Louis, à la tête de la 7^e croisade se dirige vers le Caire et tente de prendre la forteresse de Mansourah qui protège l'accès à la ville. Son frère Robert d'Artois, voulant exploiter les premiers succès de l'attaque pénètre dans la forteresse avec son parti mais se fait tuer. Le siège est mis jusqu'à ce que la maladie oblige les croisés à faire retraite. Louis IX sera fait prisonnier le 7 avril (libéré contre rançon un mois plus tard).

**Histoire
des croisades**

I. 1095-1130

L'anarchie musulmane

René Grousset

de l'Académie française

**Histoire
des croisades**

II. 1131-1187

L'équilibre

René Grousset

de l'Académie française

**Histoire
des croisades**

III. 1188-1291

L'anarchie franque

René Grousset

de l'Académie française



8 février 1738 : débarquement des troupes françaises en Corse (Bastia).

A la demande de la République de Gênes, Louis XV envoie en Corse le maréchal de camp Louis de Frétat à la tête d'un corps expéditionnaire afin de mater la rébellion.

8 février 1807 : bataille d'Eylau (actuelle enclave russe de Kaliningrad).

Espérant en finir avec l'armée russe du général Bennigsen (80 000 hommes), Napoléon attaque en très nette infériorité numérique (50 000 hommes) alors que son armée vient d'effectuer une marche longue et éprouvante pour reprendre contact avec l'ennemi. Au cours de la bataille, une tempête de neige au centre du dispositif français désoriente le 7^e corps

d'armée Augereau, qui égarée, présente son flanc à l'artillerie russe et est anéantie. La brèche est immédiatement exploitée par les Russes qui foncent sur le cimetière d'Eylau où Napoléon se tient. Ce dernier commande à Murat de charger avec tout ce dont il dispose pour repousser les Russes. Il réunit environ 10 000 cavaliers et mène la plus grande charge de cavalerie de l'Histoire. Mais c'est finalement l'arrivée de Ney qui oblige Bennigsen à se replier. Les pertes sont énormes dans les deux camps et le combat est qualifié de boucherie par les plus aguerris. Napoléon est resté maître du champ de bataille mais les Russes se sont retirés en bon ordre et estiment avoir remporté la victoire. Ney résume la situation en découvrant les lieux du combat : *"Quel massacre ! Et sans résultat !"*

L'organisation médicale et le rôle de Dominique Larrey

Dominique-Jean Larrey, chirurgien en chef de la Grande Armée depuis 1804, a mis en place un système d'évacuation sanitaire novateur. Ses « ambulances volantes », créées dès 1792, consistent en des véhicules légers attelés de chevaux rapides permettant d'évacuer les blessés pendant le combat et non après la bataille, comme c'était l'usage jusqu'alors.

À Eylau, Larrey dirige personnellement les opérations chirurgicales dans des conditions extrêmes. Il installe son poste de secours principal dans le château d'Eylau, tandis que des postes avancés sont déployés au plus près de la ligne de feu. Le froid glacial complique considérablement les interventions : les instruments chirurgicaux gèlent, rendant les amputations encore plus douloureuses pour les blessés non anesthésiés.

Larrey applique à Eylau ses principes de triage : il soigne en priorité les blessés les plus gravement atteints, indépendamment de leur grade ou de leur nationalité. Cette approche, révolutionnaire pour l'époque, lui vaut le respect des soldats français comme russes. Il pratique des centaines d'amputations durant la bataille et les jours suivants, utilisant sa technique rapide qui permet de réaliser l'opération en moins de deux minutes pour limiter le choc du patient.

Face à l'ampleur des pertes, Larrey improvise également des abris pour protéger les blessés du froid. Il fait utiliser les cadavres de chevaux éventrés comme refuges temporaires pour les soldats en attente d'évacuation, une pratique qui sauvera de nombreuses vies face aux températures mortelles de la nuit.

Dans ses mémoires, Larrey rapporte avoir opéré sans interruption pendant plusieurs jours après la bataille. Il note que le froid extrême présente paradoxalement certains avantages : les hémorragies sont moins importantes et les plaies se gangrènent moins rapidement qu'en période estivale. Il observe également que les blessés gelés présentent un taux de survie inférieur à ceux qui peuvent être maintenus au chaud.

Le bilan humain et les conséquences

Les pertes de la bataille d'Eylau sont considérables pour les deux camps. Les estimations varient selon les sources, mais les chiffres généralement admis font état d'environ 25 000 tués, blessés ou disparus côté français, et entre 15 000 et 26 000 côté russe. Le VII^e corps

d'Augereau est pratiquement détruit. Près de 80 généraux français sont tués ou blessés.

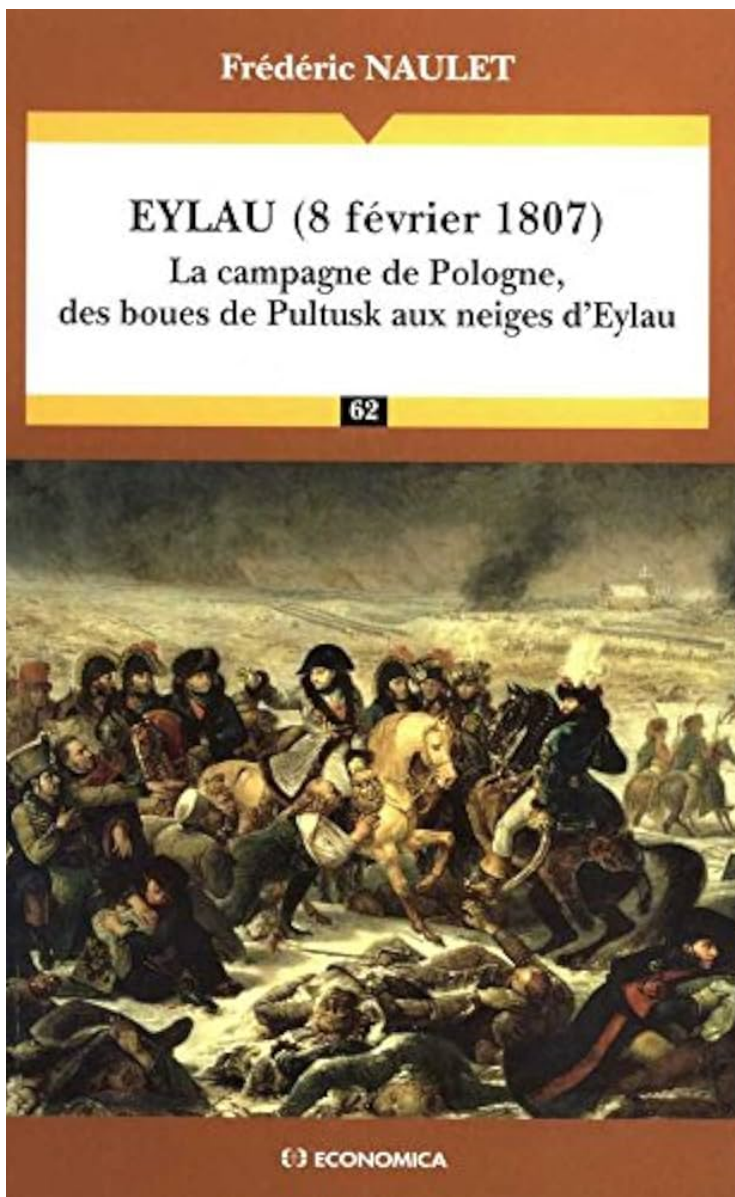
L'impact psychologique de la bataille est important. Pour la première fois depuis Austerlitz, Napoléon ne remporte pas de victoire décisive. Le 18 février, le bulletin officiel publié à Paris reconnaît l'ampleur des pertes, ce qui est inhabituel. La propagande impériale présente néanmoins Eylau comme une victoire puisque le terrain est resté aux mains des Français.

Sur le plan médical, l'expérience d'Eylau renforce la réputation de Larrey et de ses méthodes. Son rapport détaillé sur le traitement des gelures et des blessures par temps glacial constitue une contribution majeure à la médecine militaire. Il y décrit notamment les symptômes de l'hypothermie et les techniques de réchauffement progressif des membres gelés.

La bataille conduit également Napoléon à renforcer les services de santé de la Grande Armée. Le nombre d'ambulances volantes est augmenté et leur dotation améliorée. Larrey obtient davantage de moyens pour constituer des réserves de matériel médical et former des assistants.

La campagne de Pologne se poursuivra jusqu'à la bataille de Friedland le 14 juin 1807, qui permettra enfin à Napoléon d'imposer ses conditions au tsar Alexandre Ier par le traité de Tilsit. Mais Eylau demeure dans la mémoire collective comme l'une des batailles les plus sanglantes et les plus indécises des guerres napoléoniennes, et comme un témoignage de l'horreur de la guerre industrielle naissante.

Pour le chirurgien Larrey, Eylau représente l'une des épreuves les plus difficiles de sa carrière, mais aussi la démonstration de l'efficacité de ses innovations organisationnelles face à une catastrophe humanitaire de grande ampleur.



Le 7^e corps d'armée Augereau, qui, pris en écharpe de trois côtés par les fantassins et l'artillerie russes se fait étriller en peu de temps. L'épisode le plus célèbre en est relaté dans les mémoires d'un participant : un bataillon du 14^e de ligne résiste seul sur un petit promontoire pendant quelques temps et, avant d'être totalement détruit, ne sauve son aigle que grâce à l'intrépidité du capitaine baron de Marbot (le mémorialiste en question). L'espace créé par la disparition du 7^e Corps au centre français suscite une menace terrible d'effondrement, que l'Empereur conjure en injectant d'abord ses grenadiers de la Garde qui tiennent le cimetière d'Eylau, puis en lançant « *la charge des 80 escadrons* » sous Murat qui n'a pour objectif que de ralentir la progression russe le temps de rameuter des unités (en allongeant le front du 4^e Corps de Soult) pour colmater la brèche (et aussi parce que l'Empereur attend que l'attaque du 3^e Corps de Davout sur l'aile droite porte ses fruits). En effet et depuis l'apparition de la baïonnette, aucune charge de cavalerie (même la « *grosse cavalerie* » des cuirassiers et carabiniers) n'est alors capable d'entamer une ligne

d'infanterie qui n'a pas été désorganisée par des tirs d'artillerie ou une mousqueterie d'infanterie auparavant. La charge de Murat est donc toute de sacrifice et n'a pour objet que de fixer l'infanterie russe pour gagner du temps. Quelques bataillons russes trop lents à passer de la formation d'attaque (en colonne) à celle de défense (ligne ou surtout carré, plus adapté contre la cavalerie) sont sabrés, mais le résultat net de la charge est très relatif. C'est son résultat incident qui est majeur : grâce à cette prise de risque très hétérodoxe, l'attaque russe est enrayée, l'Empereur peut reconstruire son centre et poursuivre la bataille. Et clamer qu'il l'a gagnée dans son bulletin de la Grande Armée (bien qu'il ait échoué à atteindre son objectif qui était de détruire l'armée russe, et ce malgré une situation stratégique favorable).

A lire sur le sujet : **Eylau 1807**, de Frédéric NAULET, aux éditions Economica, collection campagnes et stratégie, 2007.



Percy à la bataille d'Eylau.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

Bataille de Prussich-Eylau gagnée par la Grande Armée (1807).

[View Fullscreen](#)

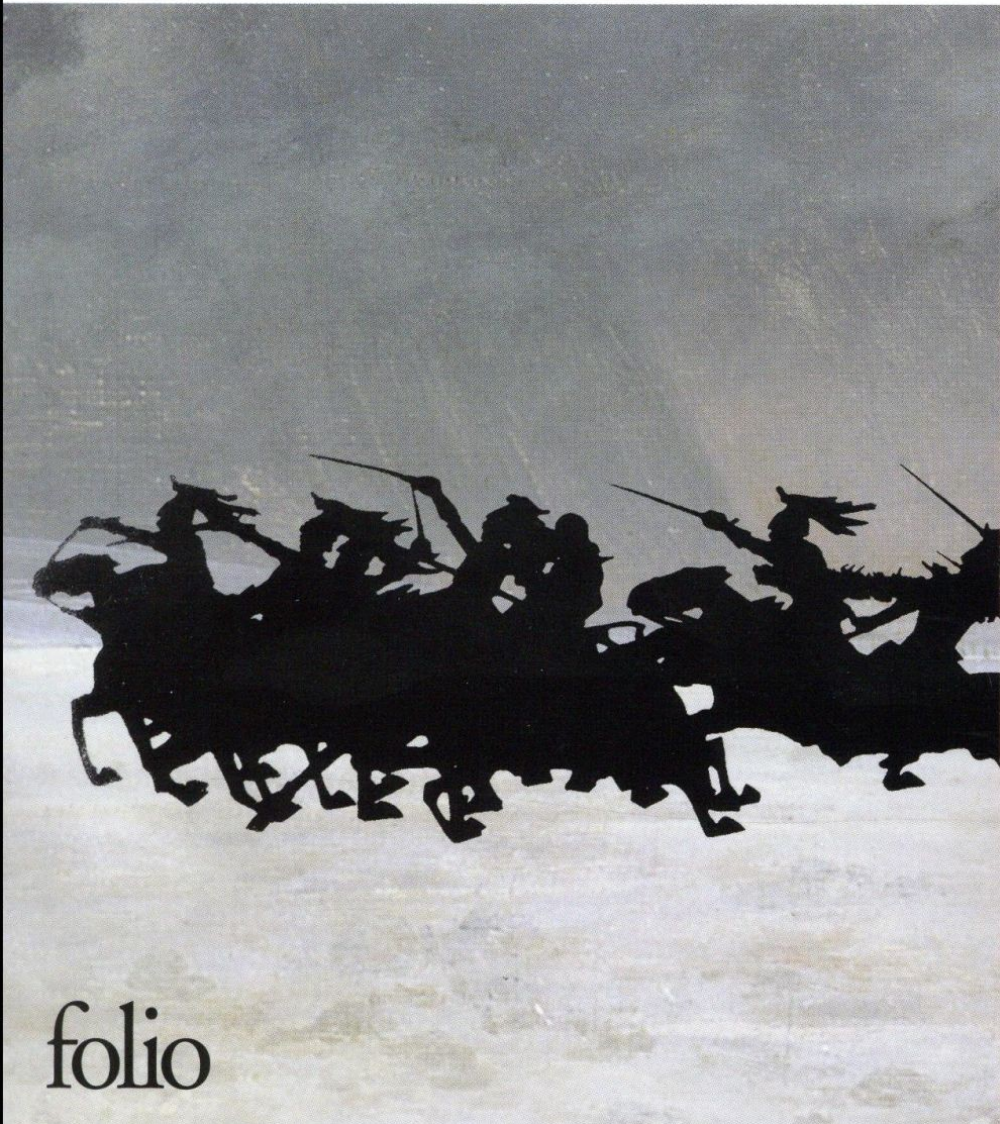
[Aller au contenu PDF](#)

JEAN MARCHIONI
PLACE A MONSIEUR LARREY
CHIRURGIEN DE LA GARDE IMPÉRIALE
BIOGRAPHIE



Jean-Paul Kauffmann

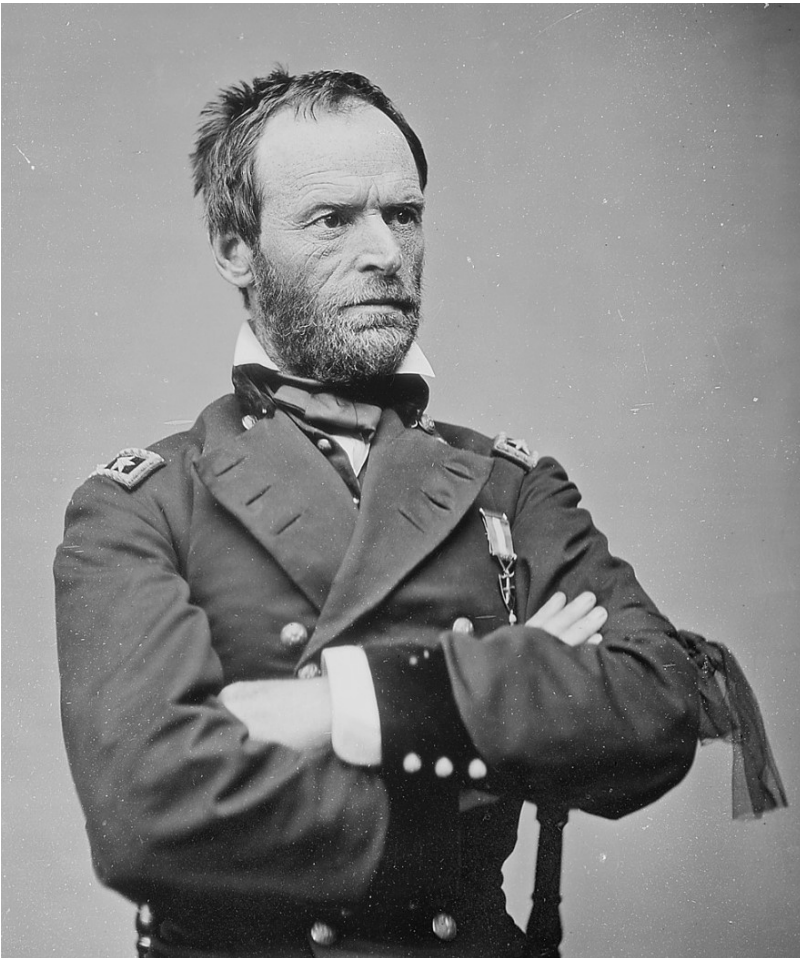
Outre-Terre



folio

8 février 1820 : naissance du général américain William Tecumseh Sherman.

William Tecumseh Sherman, né le 8 février 1820 et mort le 14 février 1891, est un militaire, homme d'affaires, enseignant et écrivain américain. Il sert en tant que général de l'Armée de l'Union lors de la guerre de Sécession, où ses talents d'officier et de stratège sont reconnus. Cependant, il est aussi très critiqué pour la dureté de sa politique de la terre brûlée et la guerre totale qu'il mène contre les États confédérés.



En 1862 et 1863, Sherman sert sous les ordres du général Ulysses S. Grant lors des campagnes qui mènent à la chute du fort confédéré de Vicksburg sur le fleuve Mississippi et aboutissent à la déroute des armées confédérées dans l'État du Tennessee. En 1864, Sherman succède à Grant à la tête de l'Armée de l'Union sur le théâtre occidental de la guerre de Sécession. Il conduit ses troupes lors de la prise d'Atlanta, un succès militaire qui contribue à la réélection du président Abraham Lincoln. Plus tard, la marche de Sherman à travers la Géorgie et la campagne des Carolines ébranlent davantage la capacité de la Confédération à poursuivre les combats. Après avoir signé la reddition de Bennett Place le 26 avril 1865, il obtient la capitulation de toutes les

armées confédérées dans les Carolines, en Géorgie et en Floride.

Quand Grant devient président, Sherman lui succède au poste de commandant en chef de l'United States Army (1869-1883). Son rôle le conduit à mener les guerres indiennes dans l'Ouest américain. Sa carrière est marquée par un refus constant de s'engager en politique et, en 1875, il publie *Memoirs*, un des témoignages directs les plus connus de la guerre de Sécession. Analysant le parcours militaire de Sherman, l'historien militaire Liddell Hart affirme qu'il est « *le premier général moderne* ».

8 février 1862 : naissance de Ferdinand Ferber, artilleur et pionnier de l'aviation (Lyon).

Louis Ferdinand Ferber, né à Lyon le 8 février 1862 et mort accidentellement à Beuvrequen près de Boulogne-sur-Mer le 22 septembre 1909, est un pionnier de l'aviation française, observateur, expérimentateur et auteur de publications sur les débuts de l'aviation.



Ferdinand Ferber capitaine.

Après des débuts scolaires d'*honnête cancre*, il entre à Polytechnique. Polytechnicien à 20 ans, il fut officier d'artillerie, arme qui était chargée du développement de l'aéronautique militaire. Capitaine en 1893, il est nommé professeur à l'école d'application de l'artillerie et du génie en 1897, puis il est détaché en 1904 au laboratoire central des recherches relatives à l'Aérostation militaire à Chalais-Meudon.

Ayant découvert en 1898 les expérimentations de vol de Lilienthal, il étudia à Meudon l'aérodynamique appliquée au vol mécanique. Contacté par Ferber en 1901, Octave Chanute, qui avait conseillé les frères Wright sur l'aérodynamique des plus lourds que l'air, lui prodigua des conseils similaires. En contact par la suite avec les frères Wright, Ferber fut le premier à chercher à les faire connaître en France, à une époque où l'annonce des vols réussis de leurs Flyers, de 1903 à 1905, ne soulevait que l'incrédulité.

Malgré des tentatives de vol sur plusieurs planeurs de sa réalisation qui furent d'abord des échecs, il persista dans ses essais.

Tenant compte des indications de Chanute, il construisit un cinquième appareil biplan pesant 50 kg pour une envergure de 9,50 m et 33 m² de surface. Au premier essai à Beuil (Alpes-Maritimes) en 1902, il parcourut 25 mètres puis 50 au deuxième. Les vols se succédèrent ensuite mais il pressentit la nécessité d'un moteur pour voler plus loin.

Pour pallier le manque de puissance des moteurs dont il pouvait disposer, il mit au point un manège de 18 m de hauteur et 30 m de diamètre qu'il appela *aérodrome*, lequel donnait à ses aéroplanes une trajectoire circulaire, malheureusement très sensible au vent météo (image ci-dessous à droite).

Il construit alors un aérodrome d'un autre genre (à câbles) permettant de lancer, par gravité, ses planeurs.

Le 27 mai 1905 il effectue à Chalais-Meudon le premier vol motorisé en France avec son aéroplane n° 6. Trouvant cet engin sous motorisé, il commande alors, sur plan, à Léon Levavasseur un moteur de 24 ch ne devant pas dépasser 100 kg pour équiper son aéroplane n° 8. Ce moteur devait entraîner deux hélices coaxiales, contra-rotatives, ce qui permettait d'éliminer le couple de renversement.

Fréquemment en butte à des difficultés pour organiser ses essais à une époque où seule l'aérostation avait un statut officiel, il demande son congé temporaire de l'armée pour se consacrer à l'aviation. Embauché par Levavasseur comme ingénieur, il mit au point une série de groupes propulseurs (moteurs et hélices) pour la société « *Antoinette* ».

Son aéroplane n° 8 ayant été détruit faute de hangar par une tempête en novembre 1906, il devra attendre 1908 pour faire construire chez Antoinette son dernier aéroplane, le n° 9, avec lequel il réalise quelques vols en juillet 1908 à Issy-les-Moulineaux, « *avec une stabilité parfaite montrant ce qu'il aurait fait dès 1905* ».

L'Antoinette III, appelé à l'origine le Ferber IX ou l'avion Ferber n° 9, était un des premiers avions expérimentaux pilotés en France. Il était basé sur la conception précédente de Ferdinand Ferber, le Ferber n° 8, et était très différent des autres avions Antoinette. Il a été renommé lorsque Ferber est devenu un directeur de la société Antoinette.

Entre juillet et septembre 1908, Ferber a effectué une série de vols de plus en plus longs dans la machine, le plus long enregistré étant le 15 septembre quand il a couvert 9,65 km en 9 minutes.

En septembre 1909, à Boulogne-sur-mer, où l'on avait dû annuler un meeting d'aviation trop hâtivement organisé mais où il avait accepté de donner quelques séances de démonstration, il fut victime d'un des premiers accidents d'avion. Au cours d'un roulage sur un sol inégal, l'aile gauche de son biplan Voisin toucha le sol, puis les roues vinrent se caler dans une rigole, provoquant le basculement de tout l'appareil. Ferber prit sur l'abdomen tout le poids du moteur. Il put se dégager lui-même, commentant l'accident d'un « *c'est bête tout de même, un accident comme cela* », mais perdit connaissance au bout d'un quart d'heure, avant de succomber à une hémorragie interne.

Il participait aux meetings sous le pseudonyme de « *de Rue* », sur l'origine duquel il semble s'être amusé à laisser planer le mystère. Sa famille possédait une propriété dans la ville de Rue, en Suisse. Il laissait une veuve, Marthe Ferber de Stoutz (1868-1952) future baronne de Dampierre, et un fils, Robert Ferber, qui s'illustra comme pilote pendant la Première Guerre mondiale et qui devint par la suite constructeur amateur dans le domaine aéronautique.

Ferdinand Ferber et l'aviation

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

L'aviation : ses débuts - son développement (Ferber, 1909)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

Les progrès de l'aviation depuis 1891 par le vol plané (Ferber, 1905)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

8 février 1904 : la bataille de Port-Arthur marque le début de la guerre russo-japonaise.

La bataille de Port-Arthur est une bataille navale qui met aux prises la marine impériale japonaise et l'escadre russe au début de la guerre russo-japonaise de 1904-1905.

Bruno BIROLLI

PORT-ARTHUR

8 février 1904-5 janvier 1905

122



ECONOMICA

L'affrontement naval s'est déroulé le 8 février 1904, lorsque le Japon attaque par surprise l'escadre navale de Port-Arthur (actuelle péninsule du Liaodong, en Mandchourie, port et territoire chinois cédé à bail à la Russie en 1898 (comme Hong Kong au Royaume-Uni en 1897)).

Cette bataille navale marque le début de la guerre russo-japonaise qui se déroule entre 1904 et 1905.

- **Navires russes** : *Petropavlosk* (navire amiral), *Peresvet*, *Pobeda*, *Poltava*, *Czarevitch*, *Retvizan*, *Sevastopol*. Les croiseurs *Novik*, *Boyarin*, *Bayan*, *Diana*, *Pallada*, *Askold* et *Aurora*.
- **Navires japonais** : *Mikasa* (navire amiral), *Asahi*, *Fuji*, *Yashima*, *Shikishima*, *Hatsuse*, *Tatsuma*, *Izumo*, *Yakumo*, *Asama*, *Iwat*

e, Chitose, Kasagi, Yoshino.

Les forces russes sortirent du port de Port-Arthur et s'approchèrent des japonais. Ceux-ci se mirent en position de bataille prêt à faire feu de toutes leurs pièces. Les torpilleurs japonais essayèrent de placer des mines devant Port-Arthur. La flotte russe commença à tirer mais ses marins manquaient d'expérience, au contraire des canonnières japonaises qui firent feu et touchèrent les bâtiments adverses. Le Bayan, l'Aurora, l'Askold, le Diana, le Pallada, Novik et Boyarin furent endommagés en infligeant plusieurs dizaines de morts aux équipages russes.



LA GUERRE RUSSO-JAPONNAISE

1904
1905

B. CROCHET - G. PLOUFFRE



E.T.A.-I

8 février 1917 : Guynemer abat son premier bombardier.

C'est aussi le premier pilote allié à parvenir à abattre un bombardier Gotha G.III avec son Spad VII.



8 février 1921 : prise d'Aïn-Tab par l'armée du Levant (actuelle Turquie, ancienne Cilicie).

Les sièges d'Aïn-Tab sont une série de quatre sièges de la ville d'Aïntab (aujourd'hui Gaziantep) par l'armée turque entre le 1^{er} avril 1920 et le 8 février 1921. La ville est considérée comme le *Verdun turc*. Les Turcs se rendent aux Français après un siège épuisant. La Cilicie sera cédée aux Turcs par l'accord franco-turc du 11 mars 1921.

Le fait majeur du conflit franco-turque est les quatre sièges d'Aïntab (Gaziantep), 120 km au nord d'Alep. Les tirailleurs algériens commandés par le colonel Édouard Andréa investissent la ville d'octobre 1919 à février 1921. Après un siège de plus de six mois, dont deux mois et demi de blocus, les 2 500 défenseurs turcs de l'intérieur et les cinq divisions de l'extérieur renoncent à vaincre l'obstination française et se rendent le 8 février 1921. La capitulation turque met un terme aux opérations actives.

Le lieutenant-colonel Abadie, commandant la zone et la garnison d'Aïntab, distingue les phases suivantes :

- **1^{er} - 16 avril 1920** : premier siège turc
- **30 avril - 23 mai** : deuxième siège turc
- **30 mai - 18 juin** : armistice de 18 jours
- **29 juillet - 10 août** : troisième siège turc
- **11 août** : début du siège des troupes françaises
 - **21 novembre - 18 décembre** : la colonne Goubeau, général commandant la 4^e division du levant, vient renforcer le blocus
 - **7 février 1921** : dernière tentative de sortie
 - **8 février** : demande de cessez-le-feu des turcs
 - **9 février** : capitulation



Entrée dans Aïn-Tab du général Lamothe, commandant le 2e division.



Aïn-Tab 8 février 1921 : Reddition turque.

8 février 1958 : bombardement du village de Sakiet (Tunisie).

Une escadrille de B 26 français bombarde le village situé près de la frontière avec l'Algérie. La Tunisie fournissant un soutien logistique aux combattants algériens, une mesure de représailles est décidée, notamment après qu'un avion de reconnaissance français a été pris à parti depuis le village de Sakiet. Malheureusement, le bombardement est particulièrement sanglant (62 civils tués dont des enfants) et le tollé international que soulève cette action décrédibilise l'action de la France au Maghreb.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

8 février 1967 : premier vol de l'avion multirôle Saab37 Viggen.

327 exemplaires construits. 1 canon de 30 mm et 7 tonnes de charges sous 7 points d'emport

externes. Un Viggen Sk 37E est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Nuit du 7 au 8 février 2013 : poser d'assaut dans la zone de Tessalit (opération Serval - Mali).

Des éléments français des forces spéciales avaient été parachutés sur l'aéroport de Tessalit afin de sécuriser la piste. Un poser d'assaut était venu renforcer les premiers éléments qui s'étaient infiltrés en vue de sécuriser l'aéroport.

Les renforts d'une cinquantaine de parachutistes du 1^{er} RCP, initialement basés sur Kidal, avaient été acheminés par l'escadron de transport des forces spéciales afin de renforcer ce dispositif et de permettre aux forces spéciales de lancer des patrouilles en vue de s'assurer du contrôle de la ville.

Parallèlement, le SGTIA blindé du 1^{er} RIMA avait réalisé un raid blindé de plus de 500 kilomètres à partir de Gao afin de rejoindre dans la matinée du 08 les éléments français dans la zone de Tessalit. De leurs côtés, les éléments des forces armées tchadiennes étaient partis de Kidal dans la journée du 07 février afin de rallier ce dispositif. Sur la vidéo ci-dessous on peut remarquer deux canons Caesar de 155 mm qui avaient été déployés sur zone.

Cette opération, avait été menée en toute discrétion avait été exécutée avec l'appui d'hélicoptères et d'appareils de l'armée de l'Air qui avaient réalisé pour cette seule nuit plus d'une trentaine de sorties dont une douzaine dédiée aux frappes afin de sécuriser la zone.

—

Vers 6 h 00 du matin, 10 sapeurs parachutistes, un tracto-chargeur (TC910), 1 groupe électrogène et différents petits matériels avaient été largués au dessus de l'aéroport de Tessalit. Près de 14 tonnes de matériel avec vivres et eau avaient été mises à terre. L'opération avait été réalisée grâce à 2 Transall C 160 et un Hercules C130 qui avaient décollé d'Abidjan, où étaient prépositionnés les éléments parachutistes de la force Serval, en particuliers ceux du 17^e RGP et du 1^{er} RTP.

Après un saut qui s'était déroulé sans problème, quelques minutes après avoir déconditionné l'engin de terrassement, les sapeurs s'étaient mis à l'ouvrage pour effacer les buttes de terre qui entravaient la piste en plusieurs endroits.

[View Fullscreen](#)
[Aller au contenu PDF](#)