

## 8 mai 1429 : Jeanne d'Arc oblige les Anglais à lever le siège d'Orléans.

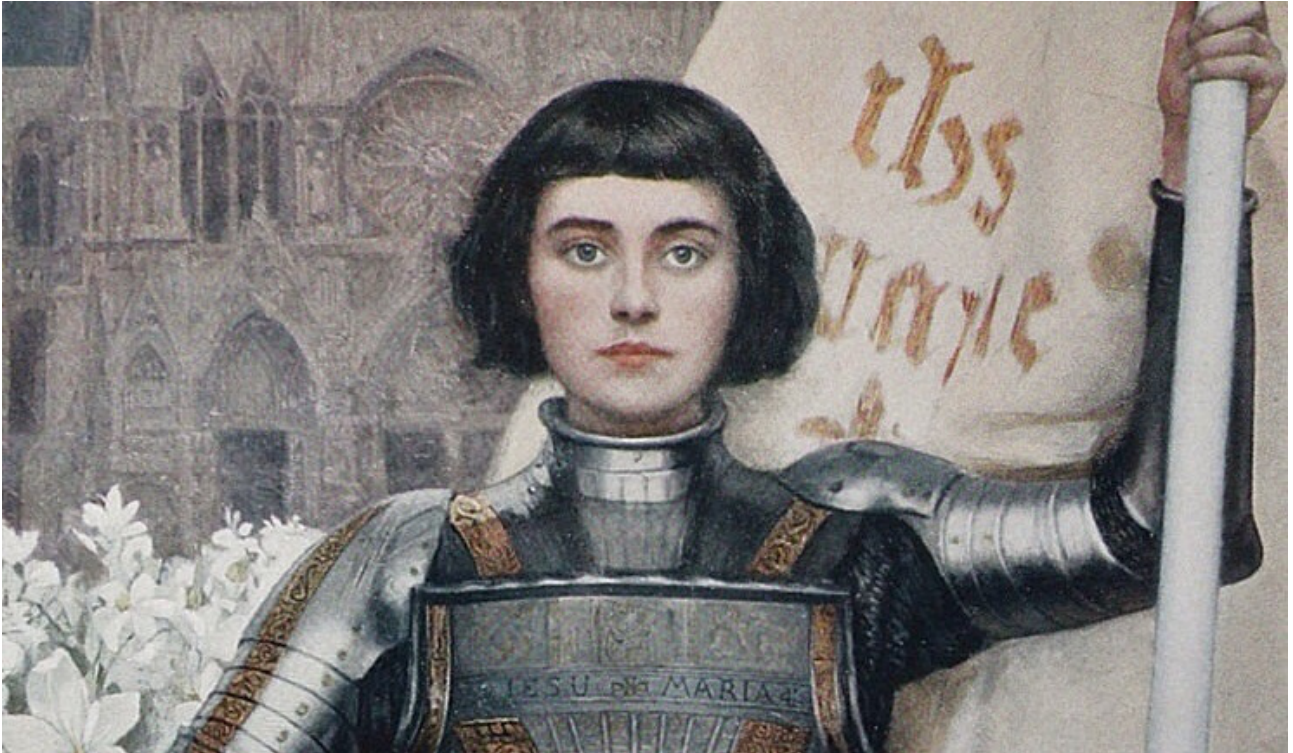
<https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2023/10/Jeanne-dArc-chef-de-guerre-mythe-ou-realite.mp3>

<https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2023/10/Jeanne-dArc-chef-de-guerre-mythe-ou-realite.mp3>

Le 7 mai eut lieu la prise des Tourelles, à l'issue de laquelle les Anglais avaient perdu 400 ou 500 hommes, tués ou noyés, y compris leur capitaine William Glasdale. Dans tous ces épisodes, l'indomptable énergie de la Pucelle avait joué un rôle déterminant. Le soir du 7, les Orléanais, tout en adressant de « *merveilleuses louanges* » aux chefs de guerre qui avaient mené à bien l'opération, rendirent grâce à leurs protecteurs célestes, saint Euvverte et saint Aignan. Restaient donc les fortes bastilles de la rive droite mais, le dimanche 8 mai, les Anglais, à l'issue d'un conseil de guerre, sortirent de leurs bastilles, les « *désemparèrent* », se mirent en ordre de bataille en présence des Français eux aussi prêts à combattre. Le face-à-face dura une bonne heure. En fait, ni d'un côté ni de l'autre on ne souhaitait l'engagement, et les Anglais purent opérer vers Meung une retraite en bon ordre. Alors eut lieu une grande procession d'action de grâce. Le lendemain, la Pucelle quitta Orléans pour rendre compte en personne à Charles VII des « *nouvelles de la noble besogne* » et l'inviter à « *se mettre sur les champs* » pour se faire sacrer à Reims. Le « *saint voyage* » de Jeanne d'Arc continuait.

Même si l'insuffisance de leurs effectifs les empêchait de faire le blocus de la place, les Anglais pouvaient raisonnablement espérer qu'à un moment donné le courage des assiégés fléchirait et que des négociations s'ouvriraient. Certes, après le milieu d'avril, la partie devint pour eux très compromise. Mais la manière classique de procéder à la levée d'un siège était l'arrivée d'une armée de secours attaquant de l'extérieur. Le propre de la libération d'Orléans fut donc que ce furent les assiégés eux-mêmes qui brisèrent de l'intérieur l'étau qui les enserrait : on peut penser que Jeanne d'Arc eut un rôle déterminant dans l'adoption inaccoutumée de cette tactique. Le même procédé fut employé l'année suivante pour la levée du siège de Compiègne, mais à cette date la Pucelle avait été faite prisonnière. Le brusque départ des assiégeants, au matin du 8 mai, provient d'une sorte d'effondrement psychologique : toutefois la discipline fut rigoureusement maintenue dans leurs rangs et cette retraite ne fut pas une fuite.

**Philippe CONTAMINE**



**8 mai 1653 : naissance de Claude Louis Hector de Villars.**

**Après de brillantes études au collège de Moulins, Louis-Hector, marquis de Villars, entre aux pages de la Grande Écurie en 1670, puis aux mousquetaires en 1671. Il sert comme aide de camp du maréchal de Bellefonds et suit le Roi au siège d'Orsoy. Il se trouva aux sièges de Zutphen, Crèvecœur et Doesbourg. Le courage qu'il fit paraître au passage du Rhin, le fit nommer au grade de cornette à la compagnie de cheveu-légers de Bourgogne, dont il fut pourvu par brevet du 22 juillet. Villars finit la campagne au sein de la gendarmerie d'ordonnance.**



Il partit l'hiver suivant 1673 pour Madrid où il alla féliciter le Roi d'Espagne sur sa convalescence. De Madrid il se rendit auprès du Roi de France au siège de Maastricht, et acheva cette campagne avec le Vicomte de Turenne, sous lequel il se distingua.

Le 28 août 1674, il est fait mestre de camp d'un régiment de cavalerie de son nom qui sera incorporé le 15 août 1679 dans le régiment de Beaupré cavalerie. Son régiment est rétabli le 15 janvier 1684.

Il servit en 1675 en Flandre sous le Maréchal de Luxembourg qui se tint sur la défensive, et se contenta d'envoyer quelques partis. Le Marquis de Villars en commanda un de 400 chevaux avec lequel il chargea la nuit un détachement de cavalerie ennemie, le renversa le mit en fuite et fit plusieurs prisonniers. S'étant approché à la pointe du jour de l'armée, du Prince d'Orange pour en enlever les gardes avancées il vit un gros corps des ennemis marcher de la gauche pour le couper. Il se retira dans les bois voisins reparut quelques heures après comme s'il eût été un parti de Hollande qui revenait de la guerre, enleva les gardes de cavalerie, tua ou prit les Capitaines qui se promenaient le long du camp. Toute l'aile gauche des ennemis monte à cheval, le Marquis de Villars rentre dans le bois passe un ruisseau, forme ses troupes et demeure en bataille. Les ennemis n'osant pas passer le ruisseau en sa présence, Villars se retire alors avec ses prisonniers.

En 1676, il servit aux sièges de Condé et d'Aire et se porta au secours de Maastricht.

En 1687, en qualité d'envoyé officieux, il est dépêché à Munich en vue d'entamer des négociations avec l'électeur de Bavière pour le convaincre, en vain, d'infléchir sa politique dans un sens plus favorable aux intérêts français. Son ascension est favorisée par Madame de Maintenon qui contrecarre son opposant, le ministre Louvois. Dans les années précédant la guerre de Succession d'Espagne, il est envoyé extraordinaire à Vienne où son action est appréciée par Louis XIV.

Il se démet de son régiment le 20 août 1688, est fait brigadier de cavalerie le 24 août, puis Commissaire Général de la cavalerie le 2 septembre 1688.

Nommé lieutenant général des armées du roi le 30 mars 1693, il est employé à l'armée d'Allemagne où il obtient le commandement de la cavalerie le 27 avril. En 1696, il est employé à l'armée d'Italie où il commande la cavalerie par commission du 17 avril. Il commande encore la cavalerie à l'armée du Rhin en 1697.

Villars sert à l'armée d'Allemagne sous le maréchal de Catinat le 8 mai 1702, et prend le commandement d'un corps détaché de cette armée le 18 septembre, devant faire la jonction avec les troupes de l'Électeur. Il se rend à Huningue le 30 septembre où il se retranche, puis prend Neubourg, sur la droite du Rhin, avec mille hommes le 11 octobre à la faveur d'un renseignement ; cette prise ouvrait le Brisgau et menaçait les communications du prince de Bade avec Fribourg.

Après sa victoire sur le prince de Bade à la bataille de Friedlingen le 14 octobre, il devient maréchal de France par état du 20 octobre 1702. L'année suivante, il bat les Impériaux à Höchstädt. En mai 1703, déçu du manque de succès militaires significatifs

depuis le début de la guerre et de l'échec des tentatives de désarmement des Cercles de Souabe et de Franconie, il propose à Louis XIV de revenir à la politique de la terre brûlée des décennies précédentes et d'ordonner de « dévaster » le pays.

En avril 1704, il part remplacer le maréchal de Montrevel dans la guerre contre les camisards afin de négocier la fin des combats. Il est fait duc de Villars en 1705.

En 1706, il fait construire, en basse Alsace la ligne de défense de la Lauter.

En 1709, il est blessé à la bataille de Malplaquet, où les alliés victorieux subissent plus de pertes que les Français vaincus. À la suite de cette action, il est fait pair de France.

Entre 1710 et 1712, il est nommé gouverneur de la ville de Metz. Ceci lui permet de continuer la perception de revenus, mais surtout de lui assurer sa convalescence.

<https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2020/07/La-victoire-de-Villars-a-Denain-le-24-juillet-1712.mp3>



En 1712, par sa **victoire de Denain**, il sauve les armées de Louis XIV de la défaite. La même année, il devient gouverneur de Provence, fonction qu'il conservera jusqu'à sa mort, et à laquelle son fils lui succède. En 1713, par la reprise de Landau, il met en échec son vieil adversaire Eugène de Savoie. Les deux généraux se retrouvent l'année suivante comme négociateurs du traité de Rastatt en mars et du traité de Baden en septembre. Les deux hommes s'estimaient mutuellement et Villars aurait dit à Eugène : « *Mes ennemis sont à Versailles, et les vôtres à Vienne* ».

En 1733, un an avant sa mort, il reçoit de Louis XV la dignité de maréchal général des camps et armées du roi, portée avant lui par Henri de La Tour d’Auvergne, vicomte de Turenne. En 1734, Villars, encore vert à quatre-vingt-un ans prenait, en Italie, le commandement de 40 000 Français, de 12 000 Piémontais et de 21 000 Espagnols pour conquérir en trois mois le Milanais lors de la guerre de Succession de Pologne. Mais, après être tombé malade, il demanda son rappel en France. Il n’eut pas le temps de revoir sa patrie et mourut dans son lit à Turin le 17 juin 1734.

Dans son testament, Villars a constitué près de 2 500 livres tournois de pension aux plus anciens soldats des régiments où il a servi ou qu’il a commandé. Ainsi, même proche de la mort, il se comporte en chef militaire.

Gérard LESAGE

# DENAIN

(1712)

LOUIS XIV  
sauve sa mise

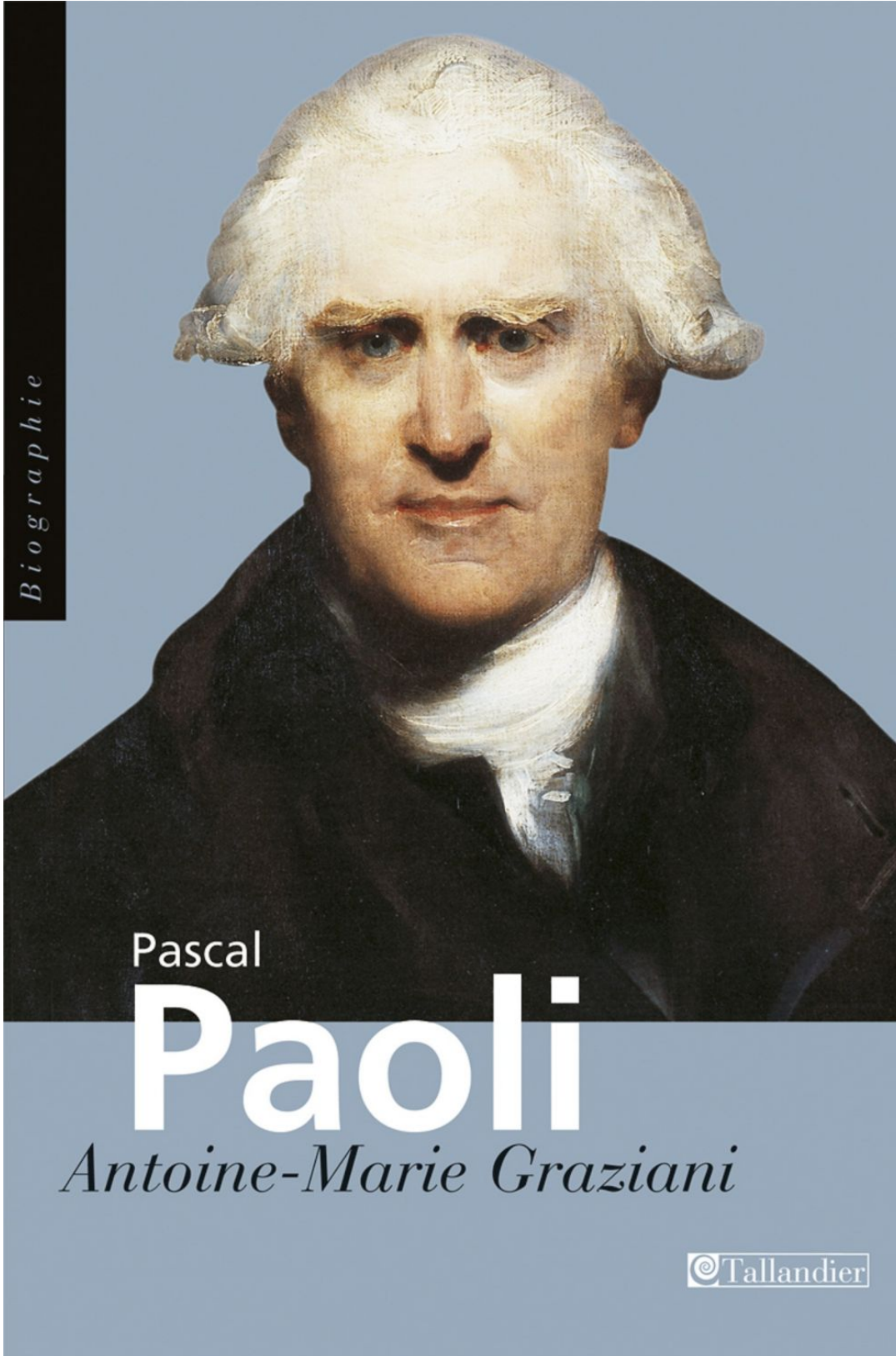


EDITIONS CENOMANE

 ECONOMICA

**8-9 mai 1769 : bataille de Ponte-Novo (Corse).**

Elle est le point final des affrontements entre les troupes de Pascal Paoli — composées de Corses et de mercenaires allemands et suisses — et les armées du roi de France, Louis XV, aidées de soldats corses du parti français. Ouvrant aux grenadiers français la route de Corte, capitale de la République corse, cette bataille marque la fin de la seconde et dernière phase de la conquête de la Corse par la France.



**8 mai 1828 : naissance de Henry Dunant, humaniste suisse fondateur de la Croix-Rouge.**

Pendant un voyage d'affaires en juin 1859, il se trouve à proximité de la ville italienne de Solférino et découvre les dégâts humains de la bataille qui s'y est déroulée. À partir de cette expérience, il écrit un livre intitulé *Un souvenir de Solférino* qu'il publie en 1862. Une année plus tard, il participe à Genève à la fondation du Comité international de secours aux militaires blessés, désigné dès 1876 sous le nom de Comité international de la Croix-Rouge.

La première convention de Genève est ratifiée en 1864 et se réfère largement à ses propositions. Il obtient avec Frédéric Passy le premier prix Nobel de la paix en 1901.



**8 mai 1842 : mort accidentelle à 52 ans du contre-amiral et explorateur Jules Dumont d'Urville.**

Il participa à plusieurs voyages d'exploration scientifique entre 1822 et 1840, notamment à bord de *l'Astrolabe*. Il fut le premier à signaler à l'ambassadeur français à Constantinople une statue récemment exhumée et dont il avait perçu immédiatement l'inestimable valeur. C'est la fameuse *Vénus de Milo*.



**8 mai 1888 : naissance de Maurice Boyau, as de l'aviation crédité de 35 victoires (la plupart sur des ballons d'observation allemands *drachens*) et joueur de rugby à XV (Mort le 16 septembre 1918).**

**Maurice Boyau, plus tard renommé Joannès, né le 8 mai 1888 à Mustapha (aujourd'hui Sidi M'Hamed), en Algérie, et mort pour la France le 16 septembre 1918 (à 30 ans) à Mars-la-Tour (Meurthe-et-Moselle), était un as de l'aviation de la Première Guerre mondiale crédité de 35 victoires aériennes homologuées, la plupart sur des ballons d'observation allemands *drachens*.**

**Il était également international de rugby à XV avec 6 sélections, 4 en 1912 et 2 en 1913 comme capitaine lors des deux derniers matches du dernier tournoi des Cinq Nations avant la déclaration de la Première Guerre mondiale.**



Passionné et doué pour tous les sports (1,81 m pour 75 kg), il pratique surtout le rugby à un haut niveau. Il évolue au poste de troisième ligne aile ou troisième ligne centre d'abord à l'US Dax de 1907 à 1909 — dont le stade porte actuellement son nom depuis 2001 et où une statue fut érigée en son honneur en 1924 — puis au Stade bordelais pendant cinq ans jusqu'en 1914, avant de rejoindre pendant la guerre de 1914-1918 la région parisienne, avec un passage d'un an à Versailles suivi de deux saisons au sein du Racing Club de France de 1916 à 1918. Il est aussi l'un des plus grands internationaux de l'époque (essentiellement alors aux côtés de Marcel Communeau et Fernand Forgues).

Maurice Boyau est mobilisé au 37<sup>e</sup> régiment d'infanterie coloniale comme simple soldat lorsque la guerre éclate (décret du 1<sup>er</sup> août 1914) et combat avec lui dans les Vosges. Il est ensuite muté le 26 octobre 1914 au 8<sup>e</sup> escadron de train des équipages, où il officie comme conducteur d'automobiles, pendant environ un an, avant d'être détaché le 26 novembre 1915 au 1<sup>er</sup> groupe d'aviation de Longvic pour suivre une formation de pilote.

Il reçoit son brevet de pilote militaire le 28 novembre 1915 à l'école de pilotage de Buc et est nommé brigadier le 3 février 1916. Ses connaissances techniques et ses talents de meneur

d'hommes incitent les autorités militaires à l'affecter comme pilote-instructeur d'abord à l'école d'aviation de Pau puis à celle de Buc où il est détaché le 1<sup>er</sup> août 1916.

Mais Maurice Boyau insiste pour rejoindre une unité de combat. Sa demande sera entendue et, le 19 septembre 1916, il rejoint - il est alors caporal - l'Escadrille N 77, plus tard surnommée par le journaliste Jacques Mortane « *Escadrille sportive* » en raison du grand nombre d'athlètes dans ses rangs. Il va y passer le reste de la guerre.

L'escadrille N 77, à sa création, n'a pas d'insigne propre et les pilotes décorent leur appareil d'un insigne personnel. Boyau décore son Nieuport d'un grand teckel dont le corps s'étend sur toute la longueur du fuselage.

Le 20 décembre 1916, il est promu au grade de maréchal des logis. Le 16 mars 1917, il remporte sa première victoire sur un Aviatik, qui vient d'abattre son camarade Raymond Havet sous ses yeux. Malgré ce succès, Boyau trouve que vraiment « *ça manque de Boches* » dans la région. Il médite des projets audacieux. Il demande l'autorisation d'aller lancer quelques bombes chez l'ennemi sur avion de chasse. On commence par sourire, mais on finit par comprendre.

Le sergent Boyau obtient les obus nécessaires et, le 23 mars 1917, s'en va avec le sergent Boillot, frère du champion de course automobile, attaquer l'aérodrome de Marimbois, près de Thiaucourt-Regniéville. Lancés à 150 km/h, ils descendent à 220 mètres du sol et laissent tomber leurs projectiles. L'effet est immédiat : des réserves d'essence sont incendiées, les hangars s'effondrent en flammes au bout de quelques instants. Cet exploit lui vaut la citation suivante : « *Le 16 mars 1917, a abattu un avion allemand dans les lignes ennemies. Le 23 mars, est descendu à moins de 250 mètres sur des hangars d'aviation ennemis et les a bombardés avec plein succès* ».

Le 1<sup>er</sup> juin 1917, l'Escadrille N77 est rééquipée avec des SPAD plus performants, elle change de nom et devient l'Escadrille Spa77.

Le 3 juin 1917, il partage sa première victoire sur un ballon avec son compagnon d'armes, un autre grand as Gilbert Sardier, au-dessus de Géligne sur la commune d'Hoéville. Le 5 juin 1917, alors qu'il vient d'incendier son second ballon, son moteur cale alors qu'il redresse de son piqué et il doit se résoudre à se poser en vol plané dans un champ situé dans les lignes allemandes. Alors que deux automitrailleuses allemandes approchent pour le capturer, il parvient à faire redémarrer son moteur et décolle sous le nez de ses poursuivants. Selon le témoignage de son camarade d'escadrille Henri Decoin qui le rapporte au journaliste Jacques Mortane, Boyau « *se penche hors de la carlingue, accuse un virage et de sa main gantée de fourrure leur fait de toutes ses forces le geste caractérisé par l'un de nos plus fougueux académiciens...* » (geste qui est très probablement un doigt d'honneur).

Ces divers succès valent au futur as une citation : « *Pilote de chasse de grande valeur. Le 3 juin 1917, a attaqué un premier drachen qui est tombé en flammes, en a attaqué un deuxième, contraignant l'observateur à sauter en parachute* » et, pour prendre rang du 27 juin 1917, la médaille militaire : « *Pilote de chasse d'une audacieuse bravoure. Trois fois cité à l'ordre, compte à son actif un avion et un drachen ennemi abattus. Le 5 juin 1917, a de nouveau*

*détruit un drachen. Contraint d'atterrir en territoire ennemi, a remis son appareil en marche sous le feu d'autos mitrailleuses et a passé les lignes à 200 mètres d'altitude ».*

Le 24 juin, c'est un doublé, le premier : Boyau incendie un drachen avec le sergent Boillot et le sous-lieutenant d'Hautefeuille et, pour porter secours à un camarade, abat un avion ennemi, pris dans un groupe de cinq : « *Le 24 juin 1917, après l'attaque réussie d'un drachen, a attaqué un groupe de cinq avions ennemis, a abattu l'un d'eux, puis a réussi à dégager un de nos avions sérieusement menacé ».*

La sixième victoire arrive le 13 juillet, un avion au-dessus de Nancy : « *Pilote hors ligne. Chaque jour, en monoplace, chasse, bombarde, photographie. Le 13 juillet 1917, a abattu un avion allemand (5<sup>e</sup> victoire remportée par ce pilote).* »

Maurice Boyau remporte ses dix premières victoires aériennes entre mars et septembre 1917, dont six sur des ballons d'observation, ce qui lui vaut l'honneur d'être mentionné dans le communiqué des armées du 10 octobre 1917. Le 1<sup>er</sup> octobre 1917, il abat un biplace allemand au nord de Champenoux, pour sa onzième victoire et est nommé sous-lieutenant à titre temporaire le 6 octobre. Il est fin 1917 l'as des as français dans la spécialité de la chasse aux ballons d'observation.

Au printemps de 1918, Boyau équipe son SPAD XIII de « *fusées-torpilles* » Le Prieur, ancêtres des roquettes air-air, pour abattre des ballons. Avec cet équipement il continue de remporter un certain nombre de victoires à l'été 1918 : 4 en juin, 9 en juillet, et 3 en août.

Entre le 14 et le 16 septembre 1918, il abat ses quatre derniers ballons et porte à 35 le nombre de ses victoires homologuées, ce qui fait de lui le 5<sup>e</sup> As français de la Grande Guerre.

Il disparaît le 16 septembre 1918 au-dessus de Mars-la-Tour au cours d'un combat aérien dont la victoire est attribuée par les allemands à l'as Georg von Hantelmann du Jasta 15. Les causes exactes de sa mort demeurent incertaines et Boyau pourrait également avoir été victime de tirs d'artillerie allemands. Ni son avion ni son corps ne sont retrouvés.

Un match de rugby avait été prévu auparavant dans lequel Boyau aurait occupé une fois de plus la place de capitaine de l'équipe du Racing. La partie est jouée malgré tout, mais ses camarades, refusant de remplacer leur capitaine, la disputent à quatorze.

Le 23 octobre 1918, il est fait officier de la Légion d'honneur pour prendre rang du 12 août 1918, avec la citation suivante : « *Pilote d'une incomparable bravoure dont les merveilleuses qualités physiques sont mises en action par l'âme la plus belle et la volonté la plus haute. Officier magnifique, animé d'un admirable esprit de sacrifice, fournit, chaque jour avec la même simplicité souriante un nouvel exploit, qui dépasse le précédent. A excellé dans toutes les branches de l'aviation, reconnaissances, photographies en monoplaces, bombardement à faible altitude, attaques des troupes à terre, et s'est classé rapidement parmi les premiers pilotes de chasse. A remporté vingt-sept victoires, les douze dernières en moins d'un mois, en abattant seize drachens et onze avions ennemis. Médaillés militaire et chevalier de la Légion d'honneur pour faits de guerre. Onze citations.* »

Le stade omnisports de Dax, stade résident de l'Union sportive dacquoise où Maurice Boyau a joué de 1907 à 1909, porte son nom. Cachée en 1939-1945, sa statue qui trône devant le stade est de nouveau complète depuis le 16 septembre 2018.

### **8 mai 1898 : naissance du général Henri Adeline, compagnon de la Libération.**

D'origine lorraine, fils d'un conducteur des ponts et chaussées, Henri Marie Charles Adeline suit des études secondaires au collège de Verdun puis au lycée de Troyes. Il est admis à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1916 (promotion des Drapeaux et de l'amitié franco-américaine). Il y reste un an et part pour le front comme aspirant du 278<sup>e</sup> régiment d'infanterie en août 1917. Il est blessé par un éclat d'obus en juillet 1918. De 1920 à 1922, il sert dans différentes affectations dans le service des transmissions au Maroc. Il va suivre ensuite des cours à l'école technique du Génie et est ensuite affecté à Nancy, au 18<sup>e</sup> régiment du génie. Il suit les cours de l'école de Guerre entre 1930 et 1932 puis est affecté à l'état-major de la 20<sup>e</sup> région militaire toujours à Nancy avant de partir au 6<sup>e</sup> régiment du génie à Angers.

En septembre 1939, il est affecté à l'état-major du 12<sup>e</sup> corps d'armée en Alsace, corps d'armée qui se retrouve encerclé en Alsace en juin 1940. Le 24 juin, refusant de se rendre, il prend la tête d'un petit groupe d'officiers et de sous-officiers et à pied, va rejoindre la zone libre à plus de 250 km de là.

Au sein de l'Armée d'armistice, il commande le 1<sup>er</sup> bataillon du génie à Bergerac. En novembre 1942, lorsque les Allemands envahissent la zone libre, il entre en contact avec l'Armée secrète (AS) et l'Organisation de résistance de l'armée (ORA) qu'il rejoint dès 1943.

En avril 1944, il commande un maquis à côté de Bergerac et est adjoint militaire au chef de l'Armée secrète pour le sud de la Dordogne.

En août 1944, dirigeant les maquis de l'Armée secrète et des FTP de Dordogne Sud, il poursuit les colonnes allemandes qui se replient sur Bordeaux. Il libère Bergerac, Libourne, puis Bordeaux, désertée par la Wehrmacht, le 28 août.

Puis début septembre, il prend le commandement de tous les groupements FFI du Sud-Ouest (environ 12 000 hommes) et commandera les opérations face à la poche allemande de La Rochelle et celle de Royan et de la pointe de Grave. Après une réunion le 18 septembre 1944 avec le général de Gaulle dans son PC de Saintes, il doit réduire cette dernière pour permettre de dégager le port de Bordeaux et temporiser pour la Rochelle, De Gaulle craignant une destruction du port par les Allemands.

En octobre 1944, est créé le « *front de l'Ouest* » afin de réduire les poches de résistance allemande sur toute la façade atlantique française, commandé par le général de Larminat, sous le commandement duquel passe Adeline, toujours à la tête du front de Royan et de la Rochelle. Il commande l'attaque contre Royan à la tête de la division « *Gironde* » entre le 14 et le 18 avril 1945.

Il est fait compagnon de la Libération le 25 avril 1945 par le général de Gaulle.

Il fut promu général de brigade le 8 mai 1945.

Après guerre, il est nommé chef des troupes du génie en Algérie puis dirige ensuite le génie de la 1<sup>re</sup> Région militaire où il va faire construire près de 1 500 logements pour les cadres militaires en région parisienne.

Il prend sa retraite militaire en 1955 et va alors diriger un bureau d'étude qui va superviser la construction de plus de mille appartements en région parisienne, à Strasbourg et à Saint-Georges-de-Didonne (Charente-Maritime).

Le général Adeline meurt le 1<sup>er</sup> mai 1971, à la suite d'un accident de voiture, à Châlons-sur-Marne où son épouse Jeanne Fallet est tuée sur le coup. Il est inhumé à Sivry-sur-Meuse (Meuse), sa région d'origine et où il possédait une maison de vacances.



**8 mai 1942 : le sous-marin *MONGE* est coulé lors de la bataille de Madagascar.**

**Le *Monge* est un sous-marin français de la classe 1 500 tonnes. Lancé en 1929, il appartient à la série M6. C'est le second sous-marin de la Marine française baptisé *Monge*, après un sous-marin de la classe *Pluviôse* coulé pendant la Première Guerre mondiale. Faisant partie de la marine de Vichy , il est coulé par des destroyers britanniques en 1942 lors de la bataille de Madagascar.**

Le *Monge* fait partie d'une série assez homogène de 31 sous-marins océaniques de grande patrouille, aussi dénommés 1 500 tonnes en raison de leur déplacement. Tous sont entrés en service entre 1931 (*Redoutable*) et 1939 (*Sidi-Ferruch*).

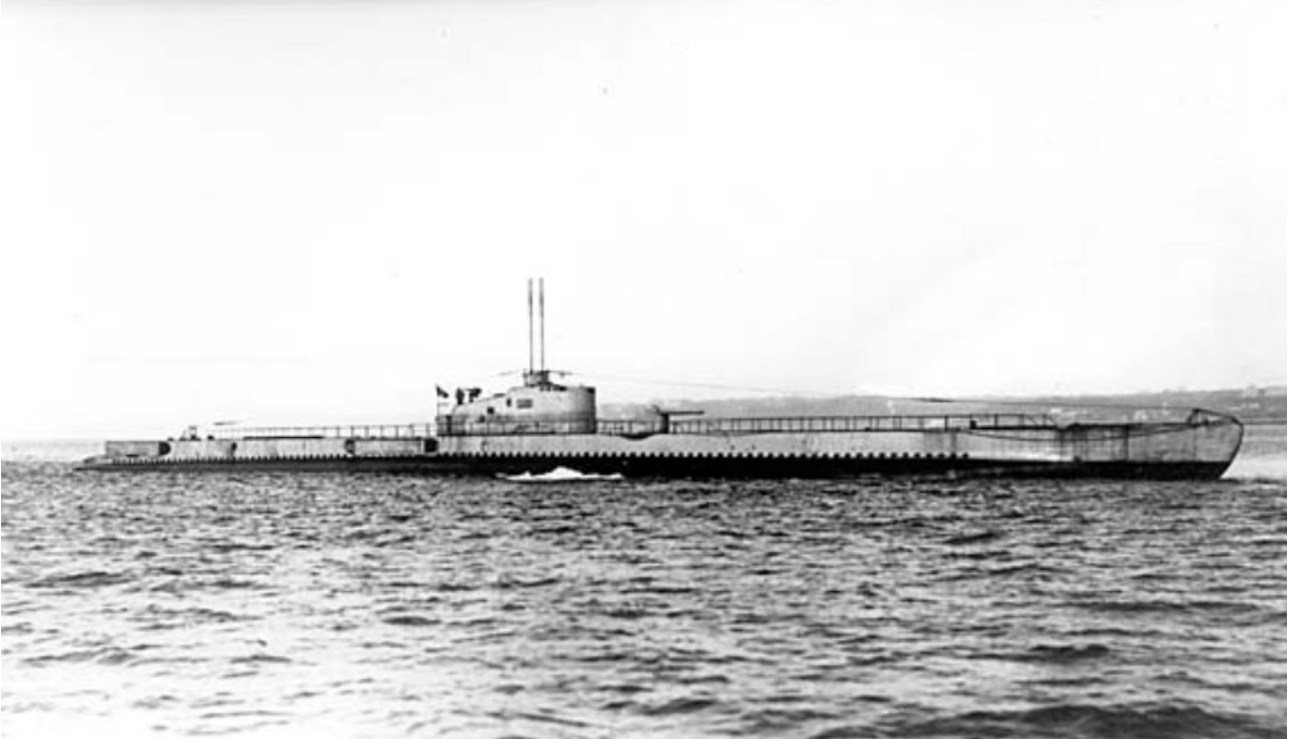
Longs de 92,30 mètres et larges de 8,10, ils ont un tirant d'eau de 4,40 mètres et peuvent plonger jusqu'à 80 mètres. Ils déplacent en surface 1 572 tonnes et en plongée 2 082 tonnes. Propulsés en surface par deux moteurs diesel d'une puissance totale de 6 000 chevaux, leur vitesse maximum est de 18,6 nœuds. En plongée, la propulsion électrique de 2 250 chevaux leur permet d'atteindre 10 nœuds. Appelés aussi « *sous-marins de grande croisière* », leur rayon d'action en surface est de 10 000 nautiques à 10 nœuds et en plongée de 100 nautiques à 5 nœuds.

Mis en chantier le 15 septembre 1927 avec le numéro de coque Q144, le *Monge* est lancé le 25 juin 1929 et mis en service le 19 juin 1932.

Il est affecté, au début de la Seconde Guerre mondiale, à la 5<sup>e</sup> division de sous-marins, basée à Toulon, qu'il forme avec *L'Espoir* et le *Pégase*. Il patrouille au sud de Malte avec le *Pégase* en juin 1940.

Le 11 octobre 1940, le *Monge* et le *Pégase* quittent Bizerte pour Diego-Suarez, sur l'île de Madagascar. Après une escale à Oran, ils arrivent avec *L'Espoir* et le *Vengeur* à Diego-Suarez le 2 février 1941. Formant la 22<sup>e</sup> division, le *Monge* et le *Pégase* sont envoyés à Saïgon. Après une phase de réparations puis de grand carénage rendus nécessaires par la longue traversée depuis Toulon, le *Monge* quitte Saïgon, le 7 septembre, étant réaffecté à Diego-Suarez. Il procède à une mission de ravitaillement de Djibouti du 17 octobre au 1<sup>er</sup> décembre 1941.

En février puis en mai 1942, le *Monge* escorte deux cargos jusqu'à La Réunion. Il se trouve à Saint-Denis lorsque les Britanniques mènent une action sur Diego-Suarez, le 5 mai. Il appareille immédiatement pour le cap d'Ambre, pointe nord de Madagascar. Le matin du 8 mai, le *Monge*, après avoir tiré une torpille sur le porte-avions HMS *Indomitable*, est repéré et grenadé par les destroyers HMS *Active* et HMS *Panther* et disparaît corps et biens.



### 8 mai 1945 : capitulation du III<sup>e</sup> Reich.

Les actes de capitulation du Troisième Reich sont constitués par les deux versions de l'Acte de reddition militaire — en anglais : *Act of military surrender* — qui constituent le texte légal de la capitulation du Troisième Reich par lequel le Haut Commandement des forces armées allemandes s'est rendu de manière simultanée sans condition aux hauts commandements suprêmes des forces expéditionnaires alliées en Europe et de l'Union soviétique, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, en Europe. La première capitulation a été signée à Reims le 7 mai 1945 à 2 h 41, la seconde à Berlin le 8 mai 1945 à 22 h 43, heure de Berlin, soit le 9 mai 1945 à 0 h 43, heure de Moscou.

\*\*\*

*Seul le texte en anglais fait autorité*

#### **Acte de reddition militaire**

1. *Nous soussignés, agissant au nom du Haut Commandement allemand, déclarons par la présente que nous offrons la reddition sans condition au Commandant suprême des Forces expéditionnaires alliées et, simultanément au Haut Commandement soviétique, de toutes les forces de terre, de mer et de l'air qui sont à cette date sous contrôle allemand.*
2. *Le Haut Commandement allemand transmettra immédiatement à toutes les autorités*

*militaires navales et aériennes allemandes et à toutes les autorités militaires sous contrôle allemand, l'ordre de cesser de prendre part aux opérations actives à 23 h 1 heure d'Europe centrale le 8 mai et de rester sur les positions qu'elles occuperont à ce moment. Aucun navire ni avion ne sera sabordé et aucun dégât ne sera fait à leur coque, à leurs machines ou à leur équipement.*

3. *Le Haut Commandement allemand adressera immédiatement aux commandants des forces intéressées tous les ordres donnés par le Commandant suprême des Forces expéditionnaires alliées et par le Haut Commandement soviétique, et s'assurera de leur exécution.*
4. *Cet acte de reddition militaire ne préjuge pas de l'avenir et sera remplacé par tout autre instrument général de reddition qui sera imposé par ou au nom des Nations unies et applicable à l'ALLEMAGNE et aux forces armées allemandes dans leur ensemble.*
5. *Dans le cas où le Haut Commandement allemand ou certaines forces sous son contrôle manqueraient d'agir conformément à cet acte de reddition, le Commandant suprême des Forces expéditionnaires alliées et le Haut Commandement soviétique prendront toutes actions punitives ou autres qu'ils jugeront appropriées.*

*Signé à Reims France à 2 heures 41, le 7 mai 1945.*

- *Au nom du Haut Commandement allemand, Signature du général Jodl*

*en présence de*

- *Au nom du Commandant suprême des Forces expéditionnaires alliées, Signature du général Bedell-Smith*
- *Au nom du Haut Commandement soviétique, Signature du général Sousloparov*
- *Général, Armée française (Témoin), Signature du général Sevez*

## **8 mai 1981 : premier vol de l'Atlantic 2 (ATL2).**

**Au milieu des années 1970, compte tenu du vieillissement du parc des Br 1150 *Atlantic* et pour faire face à l'évolution des menaces nouvelles des sous-marins et navires de surface, la Marine française décide de mettre en service une nouvelle génération d'*Atlantic*. Deux prototypes [Atlantique 2 \(ATL2\)](#) sont réalisés à partir de deux *Atlantic* de première génération (n° 42 et 69).**

Le premier effectue son premier vol à Toulouse-Blagnac le 8 mai 1981 aux mains de Jacques Jesberger, de l'ingénieur d'essai Jean-Pierre Bussenot et du mécanicien d'essai Pierre Harquin. En juin 1982, le ministère de la défense français annonce le lancement officiel de la production de l'*Atlantique 2*. Le marché d'industrialisation est notifié en mai 1984. L'*Atlantique 2* est produit, pour la cellule, par un consortium proche de celui qui avait produit l'ATL1 (Dornier et MBB pour la RFA, Dassault et l'Aérospatiale pour la France, Aeritalia pour l'Italie et SABCA-SONACA pour la Belgique). Mais aucun des pays européens participant à sa fabrication ne s'est porté acquéreur de cette nouvelle version. Alors qu'un total de 42 *Atlantique 2* avait été initialement prévu pour la France, remplaçant à la fois les Br 1150

Atlantic et les P-2V7 Neptune ; le programme a été arrêté après la livraison du 28<sup>e</sup> exemplaire.

En 2007, les Atlantique 2 de la marine française ont subi une cure de jouvence en recevant notamment une nouvelle avionique de bord et un complément d'équipement du système d'armes. La nouvelle avionique de bord met l'appareil en conformité avec les normes OACI afin de faciliter ses vols de transit en circulation aérienne générale. Le premier appareil ainsi modifié porte le numéro de cellule M12. Après un chantier de modification de plus d'un an sur le site de la Direction des essais en vol de Dassault Aviation à Istres, il a effectué son premier vol, avec une nouvelle avionique réalisée par Thalès, le 18 juin 2009 aux mains d'Étienne Faurdessus, de Philippe Narbey de Dassault Aviation et du mécanicien de bord Patrick Chabanis du détachement du Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale de Nîmes-Garons.

L'ATL2, produit à 28 exemplaires depuis sa mise en service en 1991, a réalisé plus de 100 000 heures de vol. C'est une version profondément modifiée de l'ATL1. Il en conserve la majeure partie de la cellule et les moteurs, à l'exception du groupe auxiliaire de puissance dont la puissance a été portée à 60 kW. Le système d'armes, à vocation anti-surface et anti-sous-marine, a été complètement modifié : tous les capteurs ont été changés, auxquels ont été adjoints un système de traitement de données et un bus numérique. L'ATL2 peut emporter, en soute exclusivement, jusqu'à 2 AM-39 Exocet, jusqu'à 8 torpilles Mk 46 ou MU90, ou un panache (1 Exocet et 3 torpilles), des grenades, des bombes GBU12, GBU58, des lance-bombettes d'exercice, des conteneurs SAMAR ou SATER ; une capacité de largage de bombes guidées laser a été récemment ajoutée. La masse normale au décollage est portée à 46 tonnes, l'autonomie standard est de 12 h, dont 8 h de patrouille à la vitesse optimale (qui consomme 1 200 kg de kérosène à l'heure) de 180 nœuds (333 km/h) sur une zone à 500 nautiques de sa base avec 4 h de transit à 270 nœuds (500 km/h). La vitesse maximale est de 350 nœuds (648 km/h). Le domaine de vol autorisé va de 100 pieds d'altitude à 30 000 pieds, bien que les vols au-delà de 26 000 pieds soient exceptionnels. Les bouées peuvent être larguées jusqu'à 15 000 pieds mais l'altitude idéale pour obtenir une bonne précision de largage est 1 000 pieds, avec une limite basse de 500 pieds. Le radar DRAAA-10B Iguane à compression d'impulsion est capable de détecter des cibles de très faibles dimensions même par mer forte. La portée peut atteindre 30 nautiques sur un tube d'air de sous-marin, 60 nautiques sur un patrouilleur rapide et 120 nautiques sur un navire marchand.

Depuis le mois de juillet 2008, les Atlantique 2 ont reçu un complément de capacité de bombardement qui leur permet d'emporter en soute et de larguer quatre bombes à guidage laser GBU-12 Paveway II. Cette capacité, qui n'est pas intégrée au système d'armes, a été mise en œuvre lors de l'opération *Serval* pour la libération du Mali pendant laquelle les Atlantique 2 ont tiré plusieurs bombes à guidage laser sur des positions terroristes. La capacité de tirer en toute autonomie avec l'utilisation d'un pod de désignation laser ne sera acquise que lors de la livraison des ATL2 rénovés en 2017. En attendant l'éclairage laser nécessaire au guidage de la bombe est effectué par un autre avion, un drone ou un TacP (contrôleur aérien avancé) au sol. Depuis novembre 2014, l'Atlantique 2 a repris le guidage d'avions de reconnaissance et la frappe au sol initié en 1977 par le Breguet Atlantic en 1977 en Mauritanie et au Tchad. En juin 2015, l'Atlantique 2 fait le premier tir opérationnel de la torpille MU90. En août 2015, il largue ses premières bombes laser GBU-12 durant l'opération *Chammal*.

En 2013, la DGA a notifié une commande d'un coût de 700 millions d'euros pour rénover 15 des 22 ATL2 encore en ligne dans l'aéronavale française et leur permettre rester opérationnels au-delà de 2030. En 2018, le nombre d'avions à rénover a été porté à 18 appareils plus le traitement des obsolescence sur 4 appareils qui ne feront que des missions de surveillance maritime, pour un budget total de 845 millions d'euros. Le premier appareil rénové a été livré en 2019, le 3<sup>e</sup> en avril 2020, les suivants arrivant au rythme de deux à trois avions par an, le neuvième est livré le 21 juillet 2022, le quinzième devant être livré vers 2023, le 18<sup>e</sup> vers 2025. Les principales améliorations sont :

- Remplacement du radar DRAAA-10B Iguane par le nouveau radar à antenne active *Searchmaster* (AESA), qui utilise les technologies du radar RBE2 AESA du Rafale qui apporte de multiples améliorations : portée augmentée, couverture à 360° degrés, balayage électronique vertical, permettant de couvrir simultanément des distances courtes et longues avec une détection assurée dans des conditions d'environnement extrêmes. Ce radar multifonction, d'un poids très léger de 75 kg, assurera les missions de lutte anti-sous-marine, de lutte antisurface, de patrouille maritime, de lutte aéroterrestres et de support aérien tactique. Il est optimisé pour détecter à longue portée de petits mobiles de surface, y compris les périscope de sous-marins par mer formée, une rotation rapide à 360° et produit une imagerie radar avec un niveau de résolution extrêmement élevé et jusqu'à une portée de 400 km. Il sera également en mesure de repérer des avions, y compris de petits engins volant à très basse altitude, comme des drones. Il peut poursuivre simultanément 1 000 pistes et, selon la DGA, offrirait dans ce domaine aux ATL2 rénovés des capacités comparables à celles des P-8A Poseidon américains. Le premier vol d'un ATL2 équipé d'un radar *Searchmaster* est effectué le 29 janvier 2016 ;
- Ajout d'une boule optronique électro-optique Wescam MX-20D qui permet aussi la désignation de cibles et la réalisation de bombardement en autonomie grâce à l'emport de bombes guidées par laser GBU12 ;
- Remplacement des consoles de visualisation tactique du système d'armes utilisant le LOTI (Logiciel opérationnel de traitement de l'information) par un nouveau modèle offrant une représentation plus élaborée de la situation tactique ;
- Modernisation des moyens de lutte anti-sous-marine avec un nouveau sous-système de traitement acoustique numérique utilisant de nouvelles bouées acoustiques avec un système de traitement de données multistatique, avec positionnement par satellite et possibilité de les faire dialoguer entre elles afin d'améliorer l'analyse des bruits.

