

**9 mai -1457 : bataille de Megiddo première du nom remportée par Thoutmôsis III.**

Elle opposa l'armée égyptienne commandée par Thoutmôsis III à une coalition syro-cananéenne dirigée par le roi de Qadesh. C'est la première bataille de l'histoire dont les détails, très précis, nous soient connus.

Différentes dates ont été proposées : on hésite entre la période de -1450 à -1457, celle de -1480 à -1482 et celle de -1470 à -1479.

La victoire fut égyptienne et l'ennemi se réfugia dans Megiddo, qui se rendit après un siège de sept mois.

Le compte rendu de la bataille, rédigé par le scribe de l'armée Tjenen, fut consigné dans une longue inscription que le roi fit graver sur les parois du temple d'Amon-Rê à Karnak : un texte de 225 lignes, chacune mesurant 25 mètres de long, que les historiens appellent les *Annales de Thoutmôsis III*.



Crédit : DR.

**9 mai 1435 : Victoire des Français sur les Anglais à la bataille de Gerberoy (Picardie).**

Arundel parvint devant Gerberoy, le 9 mai, en début de matinée avec un détachement d'avant-garde probablement peu nombreux qu'il fit retrancher et mettre en observation dans un creux de terrain aux abords immédiats de la ville (ce lieu fut nommé par la suite le *Val d'Arundel*), en attendant l'arrivée du gros de ses troupes qui suivait avec les bagages et le matériel lourd.

Les Français, grâce à la position élevée de Gerberoy par rapport à la campagne environnante, constatèrent rapidement qu'ils avaient devant eux une faible avant-garde et qu'une colonne ennemie importante arrivait par la route de Gournay. Sachant qu'ils n'étaient pas en mesure de soutenir un siège dans l'état où étaient les fortifications, ils décidèrent de prendre l'initiative et d'attaquer en rase campagne, prenant les Anglais totalement au dépourvu.

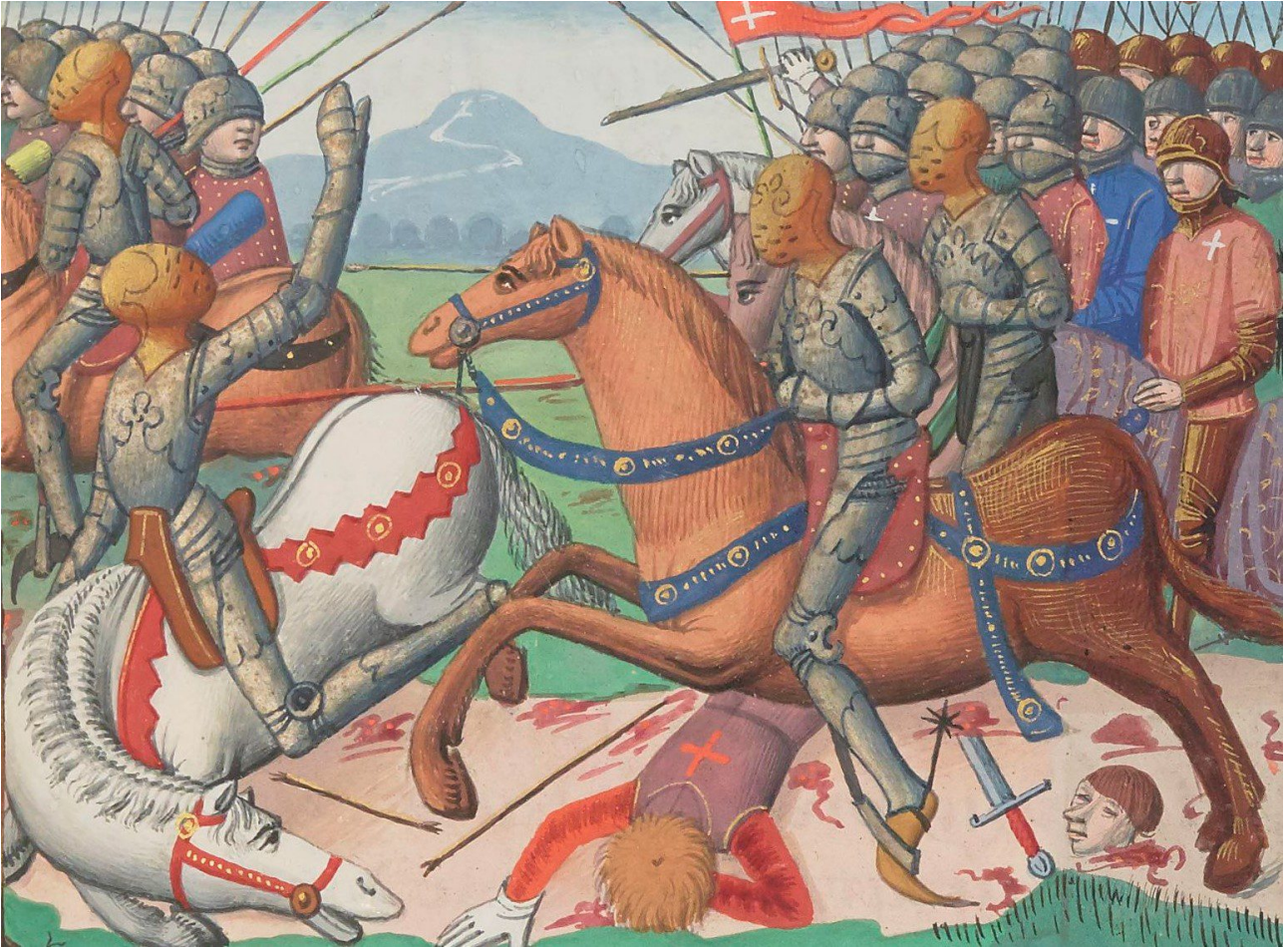
Une colonne de cavalerie menée par La Hire sortit de la ville et, contournant la position occupée par l'avant-garde d'Arundel, assaillit par surprise la colonne anglaise sur la route de Gournay. Cette colonne, croyant que son avant-garde avait déjà bloqué les sorties de Gerberoy et ne prévoyant pas la possibilité d'être attaquée, était en formation de marche et non pas en ordre de bataille. Malgré son importance numérique, elle fut facilement mise en déroute et poursuivie jusqu'au lieu-dit « Les Épinettes », aux abords de Laudencourt, un hameau des environs de Gournay.

Pendant ce temps, le reste de la garnison sous le commandement de Xaintrailles était aux prises avec le groupe d'Arundel. L'avant-garde anglaise, isolée et privée des renforts attendus, s'était protégée à l'aide d'un barrage de pieux. Au cours de ce combat, le comte d'Arundel fut sérieusement blessé à une jambe par un coup de couleuvrine (les troupes françaises commençaient alors à se familiariser avec les armes à feu).

Lorsque les cavaliers de La Hire furent de retour sous Gerberoy après leur raid victorieux, la position des Anglais devint intenable. Isolés et désormais très largement inférieurs en nombre, ils succombèrent.

Le comte d'Arundel fut fait prisonnier et mourut peu de temps après des suites de sa blessure. Les pertes anglaises furent très importantes, sans doute plusieurs centaines d'hommes (quoique les données chiffrées soient incertaines), tandis que les Français ne perdirent semble-t-il qu'une vingtaine de combattants.

À la suite de cette victoire, les troupes de Charles VII ne gardèrent que provisoirement le contrôle de Gerberoy. La ville fut en effet assiégée et reprise par les Anglais en octobre 1437. Elle ne devait être définitivement reconquise par les Français qu'en 1449. Par la suite, la Normandie passant entièrement sous le contrôle du roi de France en 1451, Gerberoy perdit son rôle stratégique de place-frontière.



**9 mai 1630 : mort d'Agrippa d'Aubigné, calviniste, homme de guerre, écrivain et poète (Genève).**

# THEATRUM-BELLI.COM

**Bien que la guerre soit âpre,  
fière et cruelle**

Bien que la guerre soit âpre, fière et cruelle  
Et qu'un douteux combat dérobe la douceur,  
Que de deux camps mêlés l'une et l'autre fureur  
Perde son espérance, et puis la renouvelle,  
Enfin, lors que le champ par les plombs d'une grêle  
Fume d'âmes en haut, ensanglanté d'horreur,  
Le soldat déconfit s'humilie au vainqueur,  
Forçant à jointes mains une rage mortelle.

Je suis porté par terre, et ta douce beauté  
Ne me peut faire croire en toi la cruauté  
Que je sens au frapper de ta force ennemie :

Quand je te crie merci, je me mets à raison,  
Tu ne veux me tuer, ni m'ôter de prison  
Ni prendre ma rançon, ni me donner la vie.

**Théodore Agrippa d'Aubigné**  
1552-1630



## 8/9 mai 1769 : bataille de Ponte Novo (Corse).

La Corse est une possession de la ville de Gênes depuis le XIV<sup>e</sup> siècle. Les Génois considèrent l'île comme une colonie à exploiter et finissent par irriter les habitants qui régulièrement se révoltent. La famille Paoli (le père, Hyacinthe puis le fils, Pascali) se fait un nom dans les luttes indépendantistes que certains patriotes corses mènent dès 1729 contre Gênes puis contre la France.

Des troupes françaises font déjà garnison dans quelques villes corses à la demande de Gênes et avant même que celle-ci ne cède au roi de France la souveraineté sur l'île (1768). Lors de la bataille de Borgo (fin 1768), le marquis de Chauvelin est battu par les hommes de Pascal Paoli,

général et père de la Nation corse. Six mois plus tard, Le conte de Vaux débarque avec 24 000 hommes et bat les patriotes à Ponte Novo. La bataille, où les Corses se battent très courageusement, est un des symboles fondateurs de la lutte indépendantiste.

Le père de Napoléon Bonaparte appartient à cette mouvance mais finit par se rallier à la France à la différence de Paoli qui s'exile 20 ans au Royaume-Uni. Napoléon naît quelques mois plus tard (15 août 1769). Paoli revient sur son île à la faveur de la Révolution française et tout en étant un des hommes emblématiques des Lumières et de la Démocratie naissante, il s'oppose à la famille Bonaparte... avec l'aide des Anglais.

**9 mai 1789 : Mort à 73 ans du lieutenant-général et ingénieur Jean-Baptiste Vaquette de Gribeauval.**

#### 1. [la-standardisation-secret-bien-cache-de-la-revolution-industrielle](#)

En 1774, une commission de quatre maréchaux se prononce pour la réhabilitation du système Gribeauval, entérinée par l'ordonnance du 3 octobre 1774, année à laquelle il est élevé à la dignité de grand-croix dans l'ordre de Saint-Louis. À la suite de la mort de Joseph-Florent de Vallière, Gribeauval est finalement nommé premier inspecteur de l'artillerie en 1776 par le secrétaire d'état à la Guerre, le comte de Saint-Germain, qui lui demande de poursuivre son œuvre de réforme, aussi bien en ce qui concerne l'organisation et l'instruction du corps royal de l'artillerie, que pour l'amélioration de l'armement.

Les pièces légères de campagne du **système Gribeauval** donneront à l'artillerie française une certaine supériorité sur celle des autres nations européennes lors des guerres de la Révolution, notamment lors de la bataille de Valmy (1792) remportée sur une coalition menée par la Prusse.

S'inspirant de précédentes améliorations opérées dans les artilleries prussienne et autrichienne, Gribeauval s'attache à rationaliser l'artillerie de campagne et à la rendre à la fois plus mobile sur le champ de bataille et plus facilement réparable par l'interchangeabilité des pièces. Par ses travaux de rationalisation des dimensions, des tolérances, et l'utilisation d'instruments de précision et de gabarits pour la réception des pièces, Gribeauval peut être considéré comme le père de l'inspection qualité moderne. Ses *Tables des constructions des principaux attirails de l'artillerie* seront publiées en 1789, et les planches de dessins techniques en 1792.

L'artillerie de campagne est composée de trois types de canon en bronze tirant des boulets pleins en fonte de fer de 4, 8 et 12 livres (soit environ 2, 4 et 6 kilogrammes), ainsi que d'un obusier de 6 pouces également en bronze. La portée pratique est d'environ 600 mètres pour les boîtes à balles (improprement appelées cartouches à mitraille) et de 800 mètres pour les boulets. Par ricochet ceux-ci peuvent encore tuer jusqu'à 2 000 mètres. La pièce de 4 peut tirer deux coups à la minute et la pièce de 12 un coup. L'obusier de campagne

tire un obus en fonte de fer creux chargé de poudre et coiffé d'une fusée en bois dont le canal est rempli d'une composition fusante qui s'enflamme au départ du coup, le tout pesant 24 livres (12 kilogrammes). L'obus se tire comme un boulet, puis éclate en fragments comme une bombe au bout d'une trentaine de secondes.

Les pièces de campagne sont équipées d'une hausse de mire pour pointer au-delà du but en blanc, et d'une semelle mobile sur laquelle repose la culasse de la bouche à feu, ajustable en hauteur par une vis de pointage.

Le service d'une pièce de canon est assuré par une demi-escouade d'artilleurs, composée de deux canonniers de première classe qui pointent la pièce, et de six servants. Pour les manœuvres, le règlement prévoit de leur adjoindre cinq servants auxiliaires empruntés à l'infanterie pour la pièce de 8 et sept servants pour la pièce de 12, mais cet ajout n'est plus nécessaire dès que le train d'artillerie est militarisé à partir de 1800 et que toutes les manœuvres se font avec l'avant-train attelé et, le cas échéant, à la prolonge.

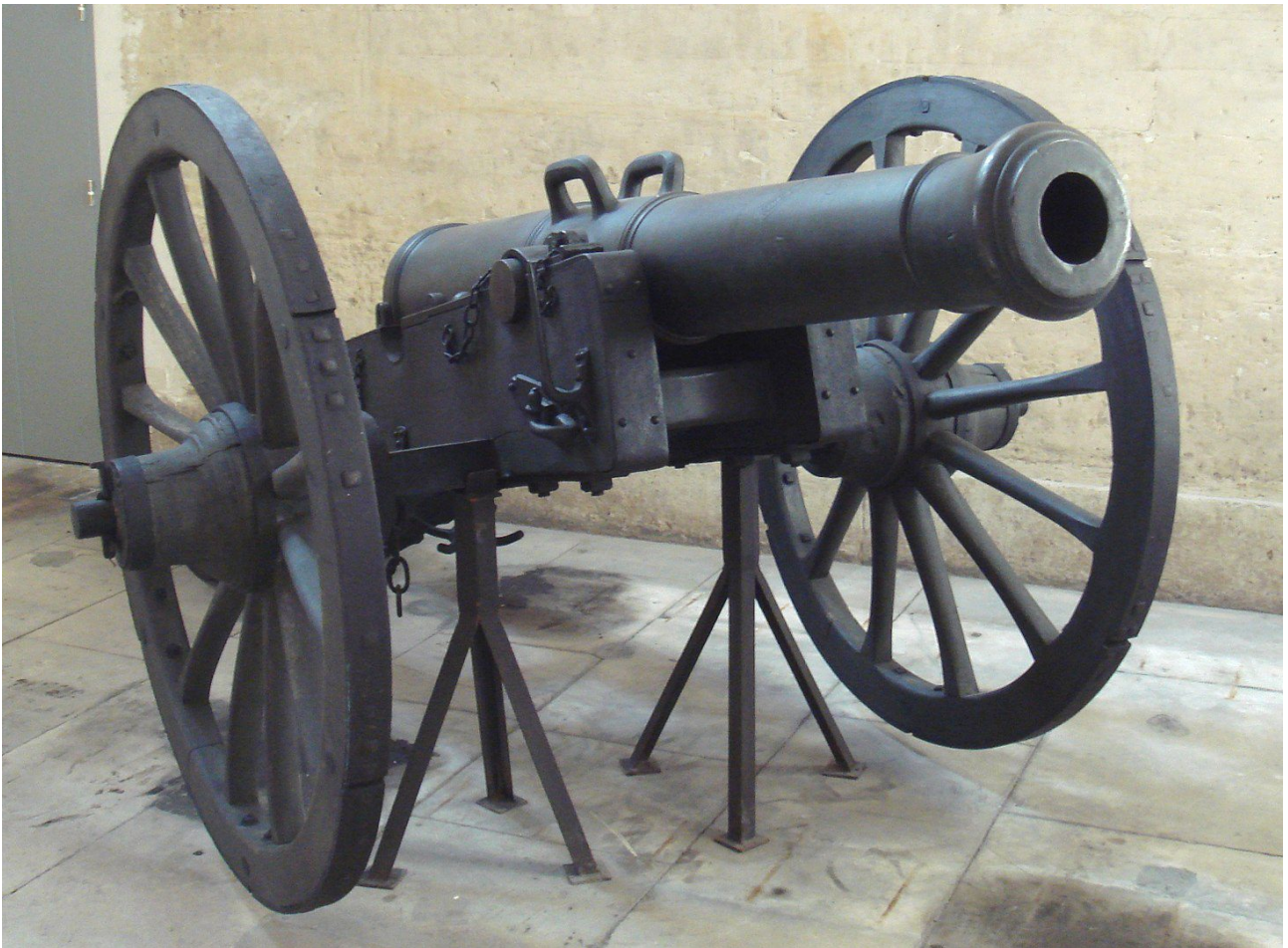


**Le système d'artillerie Gribeauval et la cargaison militaire du chaland de Langeais.**

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

**Le système Gribeauval ou la question de la standardisation au XVIIIe siècle.**

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



Crédit : DR.

**9 mai 1808 : le colonel Vincent-Yves Boutin quitte Toulon pour Alger.**

**Le 9 mai 1808, le brick *Le Requin*, commandé par le capitaine de frégate Bérard, quitte le port militaire de Toulon. À son bord, un passager se présente comme un voyageur en route pour rendre visite à un parent installé en Régence d'Alger. Sous cette identité d'emprunt se cache le chef de bataillon Vincent-Yves Boutin, officier du génie, missionné par Napoléon I<sup>er</sup> pour reconnaître les côtes algéroises en vue**

**d'un éventuel débarquement. L'opération, restée confidentielle pendant deux décennies, fournira la matrice du plan suivi en 1830 lors de la prise d'Alger.**

\*\*\*

Né le 1<sup>er</sup> janvier 1772 au Loroux-Bottereau, près de Nantes, Vincent-Yves Boutin appartient à une famille modeste de l'ouest de la France. Son père, taillandier devenu maire de la commune, est assassiné le 5 mars 1794 par des royalistes vendéens, en même temps qu'un de ses fils. Élève au collège de l'Oratoire à Nantes, le jeune Boutin y est remarqué par Joseph Fouché, alors enseignant, et s'y lie à Pierre Foucher, futur beau-père de Victor Hugo. /Reçu à l'École du génie de Mézières en octobre 1793 - établissement déplacé à Metz en février 1794 - il en sort lieutenant fin septembre 1794. Sa carrière militaire commence aussitôt : blessé au genou gauche lors du siège de Maastricht, il sert ensuite aux armées de Sambre-et-Meuse, du Rhin, puis d'Italie. Promu chef de bataillon en 1804, il participe aux campagnes d'Austerlitz et d'Iéna.

C'est toutefois sa mission de 1807 à Constantinople qui révèle ses talents d'ingénieur militaire. Envoyé seconder l'ambassadeur Sébastiani, il organise la défense des Dardanelles. Le 3 mars 1807, l'amiral britannique Duckworth se présente devant la ville mais essuie le feu des batteries que Boutin avait disposées, avant de se replier sur l'île de Ténédos avec de lourdes pertes. Le sultan Selim III lui décerne l'Ordre du Croissant. De retour en France, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur le 17 janvier 1808.

## **Une mission décidée au printemps 1808**

L'idée d'une opération militaire sur Alger circule depuis plusieurs années dans l'entourage impérial. Le 18 avril 1808, Napoléon écrit à son ministre de la Marine, Denis Decrès : « *Monsieur Decrès, méditez l'expédition d'Alger...* » L'Empereur exige un rapport technique précis, fondé sur des relevés effectués par un officier qui soit « *un peu officier de marine et ingénieur de terre* » et qui « *ne rapporte pas de rêveries* ».

Plusieurs motifs convergent pour expliquer cet intérêt renouvelé. La piraterie barbaresque, bien qu'en déclin, continue de gêner le commerce méditerranéen le long des côtes françaises, espagnoles et italiennes. À cela s'ajoute la volonté stratégique de prolonger l'héritage de la campagne d'Égypte et de contrer l'influence britannique en Méditerranée.

Sur la recommandation du ministre de la Guerre Henri Clarke, Decrès confie l'opération à Boutin. Les ordres et instructions sont datés des 1<sup>er</sup> et 2 mai 1808 ; ils prévoient une « *reconnaissance générale des villes, forts et batteries d'Alger* » destinée à servir « *au projet de descente et d'établissement définitif dans ce pays* ».

Embarqué le 9 mai 1808 à Toulon, Boutin voyage sous une couverture civile : il se fait passer pour un cousin du consul de France à Alger, Charles-François Dubois-Thainville. La traversée n'est pas paisible. Le brick essuie une attaque d'un bâtiment anglais. Le combat tourne à l'avantage du navire français, qui mouille dans la rade d'Alger le 24 mai, après une escale à Tunis. Selon le récit transmis par les biographes, l'équipage aurait vu, durant l'engagement, le mystérieux passager pointer lui-même un canon sur le navire ennemi pour le démâter.

## 52 jours d'observations clandestines à Alger

Installé au consulat, Boutin dispose de 52 jours pour mener à bien sa reconnaissance, du 24 mai au 17 juillet 1808. La tâche se révèle difficile. L'accès des « *roumis* » - terme désignant les chrétiens - à une grande partie d'Alger et de ses environs est interdit, et les autorités ottomanes locales le surveillent étroitement.

Pour ne pas éveiller les soupçons, l'officier adopte les habitudes d'un curieux désœuvré : il se promène, chasse et pêche entre Sidi Ferruch et Cap Matifou, multiplie les excursions et pousse régulièrement plus loin que les limites tolérées par le dey. Ses sorties répétées exaspèrent ce dernier, qui lui adresse à plusieurs reprises des observations, voire des menaces, par l'intermédiaire du consul. Le soir venu, l'officier consigne ses observations dans un carnet de petit format, en s'appuyant notamment sur l'ouvrage du révérend Thomas Shaw, encore considéré à l'époque comme la description la plus précise des Régences barbaresques.

Boutin examine le système défensif de la ville - fortifications, batteries, état des troupes du dey - puis remonte vers l'ouest. À Sidi Ferruch, il identifie les caractéristiques recherchées : pente d'accès douce, rivage accessible, fond sablonneux, absence de fortifications et de hauteurs à gravir. Il en conclut que c'est sur cette plage située à une vingtaine de kilomètres à l'ouest d'Alger que devra s'effectuer le débarquement.

## Un retour mouvementé et un rapport remis à l'automne

La mission s'achève dans l'urgence. À bord du *Requin*, le navire est pris en chasse par les Anglais ; Boutin se débarrasse d'une partie de ses notes avant d'être fait prisonnier. Interné à Malte, il s'évade déguisé en matelot.

De retour à Paris, il rédige son mémoire. Le rapport, intitulé « *Reconnaissance des forts et batteries d'Alger* » et accompagné d'un atlas de quinze cartes et plans, est remis le 18 novembre 1808 à l'amiral Decrès. L'historien François Charles-Roux le qualifiera de « *document capital* » constituant « *la première étude compétente des conditions d'une expédition militaire contre Alger* ». Outre les données militaires, le texte aborde les dimensions politique, démographique, économique et sociale de la Régence.

Les priorités impériales se déplacent rapidement vers l'Europe centrale. Au début de mai 1809, le général Bertrand confie à Boutin la construction des ponts permettant à la Grande Armée de traverser le Danube ; il est blessé à Wagram. Promu colonel le 2 août 1810, il est ensuite envoyé en mission en Égypte, puis en Syrie. C'est dans cette dernière contrée qu'il trouve la mort. Parti voir les ruines de Baalbek, il disparaît ; ses gens, envoyés à sa recherche par Lady Hester Stanhope, retrouvent son corps près d'Alep en juillet 1815 — la version la plus communément retenue évoquant un assassinat dans la montagne des Alaouites.

## Un document oublié, exhumé en 1827

Classé aux archives, le rapport reste sans suite immédiate. Il faut attendre la fin de la décennie 1820 pour qu'il retrouve une utilité. Les relevés topographiques précis effectués de mai à juillet 1808 par Boutin sont activement exploités à partir d'août 1827, puis lors de la préparation de

l'expédition décidée par le gouvernement de Charles X. Les indications de l'officier du génie permettent à l'état-major d'établir Sidi Ferruch comme lieu de débarquement et d'élaborer un itinéraire de contournement passant par Staoueli et Sidi Khalef. Le 14 juin 1830, 22 ans après les reconnaissances clandestines de Boutin, les troupes du général de Bourmont débarquent à l'endroit qu'il avait désigné.



### **généraux Grant et Lee.**

Se déroulant dans le tranchées, elle fut l'un des affrontements les plus atroces de la guerre civile

Il est difficile d'évaluer les pertes totales des deux armées à la fin de la bataille. On comptabilise 32 000 morts du 5 au 12 mai 1864 pour l'Union. Durant la seule bataille de Spotsylvania, les pertes des unionistes furent donc de 18 000 hommes à peu près. De leur côté, les sudistes perdirent 12 000 hommes dont 20 officiers. La campagne de l'été 1864 avait à peine commencé que les pertes laissaient à penser qu'elle venait de se finir. On dut appeler des renforts pour combler les pertes. Les deux batailles de la Wilderness et de Spotsylvania étroitement liées ne donnèrent aucun résultat significatif. Les nordistes avaient bien repoussé les sudistes, mais sur une distance tellement courte que le résultat était nul. La campagne de 1864 devait s'avérer bien longue et meurtrière.



**9 mai 1888 : naissance de Francesco Baracca, as italien de l'aviation de la Grande Guerre.**

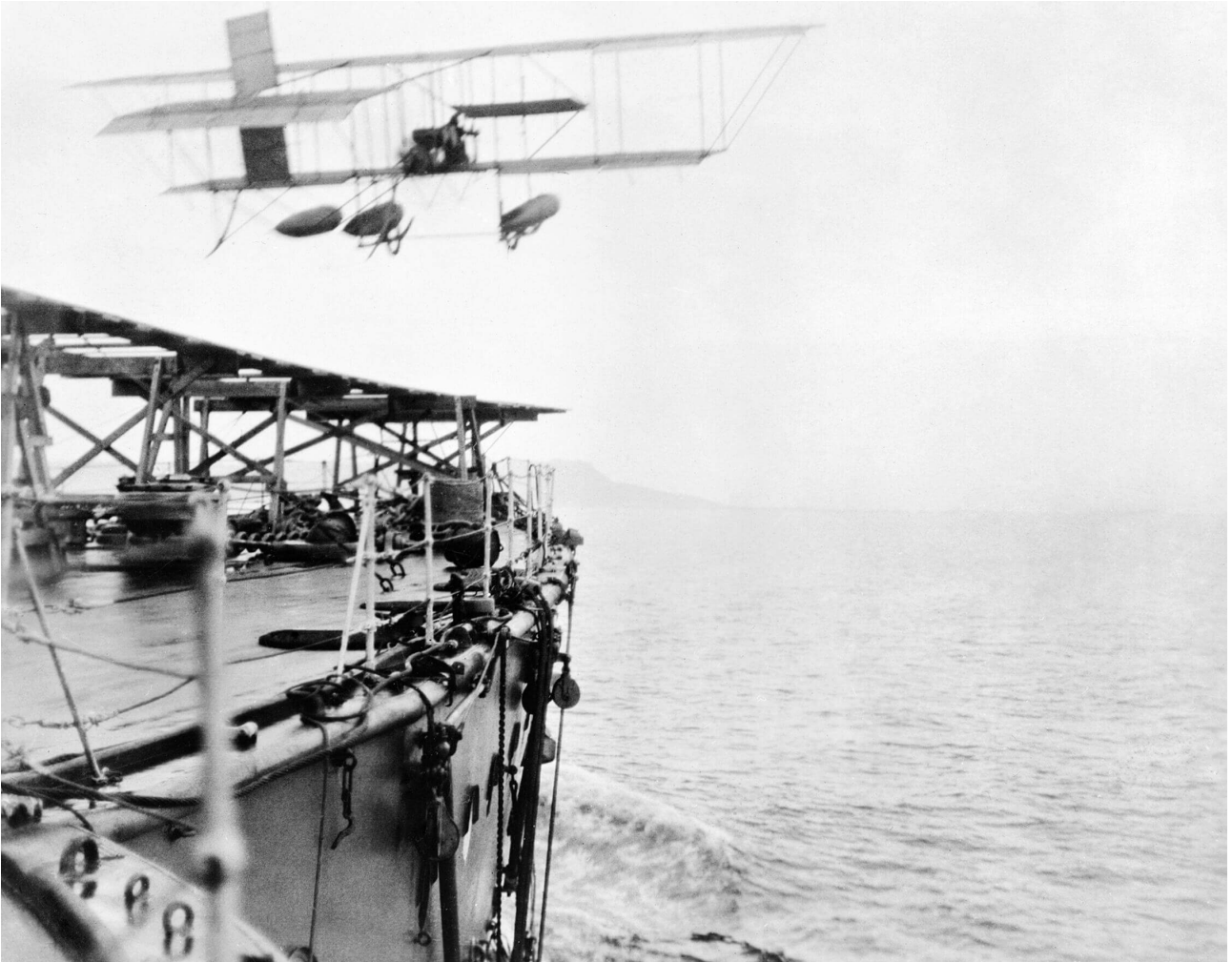
L'emblème du cheval cabré noir qu'il affichait sur son avion a inspiré celui de Ferrari. Il a participé à 63 combats aériens et abattu 34 appareils ennemis.

Le 19 juin 1918, alors que la bataille du Piave faisait rage, il fut tué lors d'un vol de harcèlement à basse altitude au-dessus des positions autrichiennes avec un vieux SPAD VII. Son avion fut retrouvé là où il fut abattu, mais son corps ne fut découvert qu'après la retraite autrichienne. Personne ne sut exactement comment il était mort, d'aucuns prétendent qu'il s'était suicidé pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi. Il avait reçu une balle en plein front.



**9 mai 1912 : premier décollage d'un navire (Portland- Royaume-uni).**

Le commandant Samson, de la marine britannique fait décoller un hydravion Short à moteur propulsif du *HMS Hibernia* alors en mouvement, au cours d'un défilé naval.



**9 mai 1940 : des commandos allemands interviennent en précurseurs sur les ponts du Rhin (Hollande - Belgique)**

Prélude à l'offensive allemande mettant fin à la drôle de guerre.

**9 mai 1945 : seconde signature de la capitulation allemande (Berlin).**

Le lendemain du 8 mai et à la demande de Staline.

**9 mai 2015 : crash d'un A 400M (Séville).**

Le 9 mai 2015 à 12 h 57, un Airbus A400M *Atlas* destiné à l'armée de l'air turque s'écrase près de l'aéroport de Séville, peu après le décollage pour son premier vol en sortie de l'usine d'assemblage d'Airbus, faisant quatre morts et deux blessés graves.

Une commission d'enquête mixte des ministères de l'équipement et de la défense a été créée, en collaboration avec l'industrie, incluant initialement la CIAIAC qui s'est dessaisie de l'enquête le 14 mai au profit de son homologue de l'armée de l'air espagnole, la commission d'enquête technique pour les accidents d'aéronefs militaires (CITAAM). La police judiciaire de Séville est chargée de l'enquête judiciaire.

Le 10 mai, les enregistreurs de vol sont retrouvés, sérieusement endommagés par le choc et l'incendie, mais *a priori* exploitables, et confiés pour dépouillement à l'homologue français du CITAAM, le Bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-Air). Cependant, le 18 mai, les boîtes noires sont envoyées chez leur constructeur L-3 Aviation Recorders aux États-Unis car les données n'ont toujours pas pu être lues en raison d'un problème de compatibilité informatique.

Selon la presse allemande, citant l'un des survivants, trois des quatre moteurs de l'avion seraient tombés en panne, ce qui semble cohérent avec la forte descente à vitesse constante relevée par l'ADS-B, exclurait une défaillance liée au moteur lui-même mais pourrait avoir été causé par un défaut d'alimentation en carburant, lui-même lié à un bug informatique.

Le 19 mai 2015, à la suite de la découverte d'une anomalie potentielle (sans lien avec l'exploitation des boîtes noires), Airbus DS a transmis à ses clients A400M une note d'alerte demandant d'effectuer des contrôles de l'unité de commande électronique FADEC (*Full Authority Digital Engine Control*) des moteurs. Ces vérifications ont écarté tout risque que le problème à l'origine de l'accident se reproduise sur les 12 A400M livrés.

Selon une déclaration de Marwan Lahoud, directeur de la stratégie d'Airbus Group, les premières analyses des boîtes noires, ont confirmé que l'accident n'est pas dû à une erreur de pilotage ni à un défaut de conception de l'avion, mais à « *un sérieux problème de qualité dans l'assemblage final* » ; le programme de contrôle des moteurs aurait été mal installé, provoquant leur panne.

Le 3 juin, Airbus DS confirme une mauvaise réponse des moteurs 1, 2 et 3 aux commandes de l'équipage. Les trois moteurs sont d'abord restés bloqués à la puissance de décollage, malgré la réduction des gaz, jusqu'à ce que les manettes des gaz soient en position de ralenti ; ils sont alors à nouveau restés bloqués, mais cette fois au ralenti, sans que les pilotes parviennent à retrouver de la puissance. Le moteur 4 (extérieur droit) et tous les autres systèmes ont fonctionné correctement.

Le scénario privilégié est l'absence de données critiques dans le logiciel des ECU, les paramètres de calibration du couple des hélices, sur chacun de ces trois moteurs. Selon la conception même de l'A400M, le logiciel « *gèle* » alors la puissance des moteurs, pour les protéger d'un sursrégime, ne permettant que la réduction des gaz, et aucune alarme n'avertit l'équipage au sol mais seulement 15 secondes environ après le décollage (passant 400 pieds). Cette anomalie est celle signalée le 19 mai ; elle avait été examinée en 2014 mais le logiciel avait été certifié, étant donné les vérifications prévues et le peu de probabilité qu'elle se

produise simultanément sur plusieurs moteurs.