

27 février 1545 : bataille d'Ancrum Moor.

La bataille d'Ancrum Moor se déroula pendant les guerres du « *rough wooing* » en 1545. La victoire écossaise mit temporairement une fin aux pillages anglais à la frontière écossaise et dans les lowlands.

Avec la mort de Jacques V d'Écosse, le trône d'Écosse résidait entièrement en la jeune Marie 1^{re} d'Écosse. Ceci constituait une occasion unique pour le roi Henri VIII d'Angleterre de réunir les royaumes d'Angleterre et d'Écosse en mariant Marie à son fils Édouard. Cependant, les approches diplomatiques échouèrent : en décembre 1543, le parlement écossais rejeta le traité de mariage dit *de Greenwich*, et renouvela son alliance avec la France. Henri entame alors une politique guerrière pour pousser l'Écosse à accepter le mariage, qui est connue de nos jours sous le nom de « *rough wooing* » et consiste en de brèves incursions au-delà de la frontière. En particulier, les nobles écossais Archibald Douglas, comte d'Angus, et son frère sir George Douglas, avaient été au service d'Henri pour plusieurs années mais il perdit foi en leur prétendue fidélité lorsqu'ils furent excusés par le parlement pour leurs trahisons. Au moment même où Angus tentait de conserver son jeu double en affirmant en privé aimer sa majesté le roi Henri plus que tout homme, Henri offrait 2000 couronnes pour sa capture et 1000 pour celle de son frère, et il accorda également à l'Anglais sir Ralph Eure toutes les terres qu'il pourrait conquérir sur Angus, c'est-à-dire dans le Merse et Teviotdale. Angus, apprenant ceci, déclara à propos de Ralph Eure qu'il écrirait un acte de propriété « *sur sa peau avec des plumes aiguisées et une encre sanglante* ». Eure pénètre dans Melrose et saccage les tombes des Douglas. En réponse, Angus s'allie au comte d'Arran, alors régent d'Écosse, et ils sont rejoints par le chef du Clan Scott, Walter Scott de Branwholme et Buccleuch, noble de la frontière qui fut particulièrement actif pendant le *rough wooing*. Ensemble, ils confrontent l'armée anglaise à proximité de Jedburgh le 27 février 1545.

L'armée anglaise consistait en 3 000 mercenaires allemands et espagnols, 1 500 Anglais de la frontière sous le commandement de sir Brian Layton, et 700 Écossais de la frontière (qui n'étaient loyal à personne en particulier et peuvent être considérés comme des maraudeurs). Cette armée installa son campement sous *Gersit Law* lorsqu'une petite troupe écossaise feignit une attaque puis se retira au sud-ouest vers *Palace Hill*. Le gros des forces anglaises poursuivit les Écossais et, lorsqu'ils atteignirent le sommet de *Palace Hill*, ils furent attaqués par l'ensemble de l'armée écossaise qui se cachait sur le versant éloigné de la colline. Les Écossais profitèrent de l'effet de surprise, du soleil qui était derrière eux et éblouissait les Anglais, ainsi que du vent venant de l'ouest qui poussait la fumée des arquebuses et pistolets vers les Anglais. Les Anglais furent poussés à se replier en désordre par l'attaque écossaise. Ils tentèrent d'arriver aux pentes de *Palace Hill* mais les maraudeurs écossais qui constituaient une partie de leur armée choisirent cet instant pour retourner leur allégeance : l'armée anglaise brisée fut contrainte à s'éparpiller dans une campagne qui lui était hostile.

Les Anglais déplorèrent la perte de 800 hommes, parmi lesquels Ralph Eure et Brian Layton, ainsi que 1 000 prisonniers. Ils mirent temporairement un terme à leur harcèlement de

l'Écosse. Le *rough wooing* connue une courte pause avec le décès du roi Henri, mais repris avec encore plus de violence lorsque Edward Seymour devint régent d'Angleterre durant la minorité de son neveu Édouard.

27 février 1594 : Henri IV est couronné Roi de France.

Henri IV, dit « *le Grand* » ou « *Le Vert Galant* », ou encore « *Le Bon Roi Henri* », né sous le nom d'Henri de Bourbon le 13 décembre 1553 à Pau et mort assassiné le 14 mai 1610 à Paris, est roi de Navarre à partir du 9 juin 1572 sous le nom d'Henri III, et roi de France sous le nom d'Henri IV du 2 août 1589 jusqu'à sa mort en 1610. Il réunit ainsi les dignités de roi de France et de Navarre et est le premier roi de France de la maison capétienne de Bourbon.



Jean-Christian Petitfils

Henri IV



Henri de Bourbon est le fils de Jeanne d'Albret, reine de Navarre (elle-même fille de Marguerite d'Angoulême sœur de François 1^{er}), et d'Antoine de Bourbon, chef de la maison de Bourbon. Descendant en lignée

masculine du roi Saint Louis à la dixième génération, il est premier prince du sang et, en vertu de la « *loi salique* », le successeur naturel des rois de France de la maison de Valois, s'ils meurent sans descendance mâle légitime, ce qui est le cas de tous les fils d'Henri II.

Bien que baptisé catholique, il est élevé dans la religion réformée et s'implique dans les guerres de Religion en tant que prince du sang, roi de Navarre et chef de la noblesse protestante. Il abjure le protestantisme en 1572, juste après son mariage avec Marguerite de Valois et alors que se déroule le massacre de la Saint-Barthélemy, mais il y revient en 1576 après avoir réussi à fuir la cour de France.

En 1584, à la mort du duc François d'Anjou, frère cadet et héritier du roi Henri III de France, il devient l'héritier légitime du trône. Les troubles religieux s'exacerbent, notamment sous la pression de la Ligue catholique, qui refuse de voir un protestant monter sur le trône.

En 1589, après l'assassinat d'Henri III par le moine ligueur Jacques Clément, Henri de Navarre devient pourtant roi de France. Mais il doit poursuivre la guerre contre la Ligue. Pour renforcer sa légitimité, il finit par se reconverter solennellement au catholicisme, le 25 juillet 1593, lors d'une cérémonie en la basilique de Saint-Denis, ce qui lui permet d'être sacré en 1594, non pas à Reims mais à Chartres. Une partie de la Ligue n'en poursuit pas moins le combat jusqu'en 1598, année où, après avoir reçu à Angers la reddition du duc de Mercœur, gouverneur de Bretagne, Henri IV signe l'édit de Nantes, édit de pacification autorisant le culte protestant selon des modalités déterminées, mettant ainsi fin à plus de trois décennies de guerres de Religion en France.

Douze ans plus tard, alors qu'il prépare une guerre contre l'Espagne, Henri IV est assassiné rue de la Ferronnerie, à Paris, par un catholique fanatique venu d'Angoulême, François Ravallac.

Son règne est caractérisé par la bonne gestion de son Premier ministre, le duc de Sully. De grands travaux sont ainsi engagés durant son règne.

27 février 1617 : traité de Stolbovo.

Le traité de Stolbovo, signé le 27 février 1617, est un traité qui mit fin à la guerre d'Ingrie (1610-1617) entre la Suède et la Russie après l'échec du Siège de Pskov par les Suédois.

Les finances de l'état au plus mal et minée par des troubles internes, la Russie doit faire face sur son territoire aux armées polonaise et suédoise, perdant des querelles contre ces derniers. Elle n'est pas en position de force au moment d'aborder les négociations auxquelles participent en tant que médiateur des Anglais et des Hollandais. On offre mille florins aux ambassadeurs russes à Amsterdam tant leur indigence est grande.

Parmi les clauses du traité, Michel 1^{er} de Russie cède à la Suède les provinces d'Ingrie et

de Kexholm, ainsi que la forteresse de Nöteborg (Chlisselbourg). Il renonce à toute prétention sur l'Estonie et la Livonie et paie une indemnité de guerre. En contrepartie, Gustave II Adolphe de Suède rend Novgorod, Staraja Ladoga, Gdov et reconnaît Michel comme tsar de Russie.

La Russie se voit privée d'accès à la mer Baltique pendant environ un siècle, malgré ses efforts constants pour renverser la situation. De son côté Gustave II Adolphe de Suède, jeune monarque poursuit le début de son ascension et le développement d'une des armées pouvant être considérée comme la meilleure de l'Europe de l'époque.

27 février 1772 : naissance du général Charles-Joseph Christiani.

Charles-Joseph Christiani, né le 27 février 1772 à Strasbourg et mort le 6 avril 1840 à Montargis, dans le Loiret, est un général français de la Révolution et de l'Empire.



Engagé comme simple soldat dans les armées de la Révolution, il atteint les plus hauts grades à la au cours des guerres

napoléoniennes. Il est nommé colonel le 5 juin 1809 et s'illustre particulièrement à la bataille de Wagram. Il est ensuite fait baron de l'Empire le 14 février 1810. Sa conduite durant la campagne de Russie lui vaut d'avoir son nom sur l'arc de triomphe. Il devient général de brigade le 30 août 1813.

En 1814, lors de la campagne de France, il commande une division de la Vieille Garde lors du combat du Gué-à-Trême (28 mars). Ce fait d'armes est cité par Napoléon dans ses lettres à l'impératrice. Christiani défend ensuite Montmartre lors de la bataille de Paris contre les troupes de la Sixième Coalition.

Christiani combat à nouveau dans l'armée impériale en 1815, à la tête du 2^e régiment de grenadier de la division Friant. Il participe à l'attaque de la Garde à Waterloo.

Après la chute de Napoléon, il parvient à poursuivre sa carrière sous la Restauration et la monarchie de Juillet.

27 février 1776 : bataille de Moore's Creek Bridge.

La bataille de Moore's Creek Bridge est un épisode déterminant de la guerre d'indépendance des États-Unis. Il eut lieu près de Wilmington en Caroline du Nord le 27 février 1776. La victoire des *Patriots* de Caroline du Nord sur les loyalistes du Sud contribua à la consolidation politique de la révolution américaine et accrut considérablement l'attrait de l'engagement du côté des forces révolutionnaires.



L'effort de recrutement du côté loyaliste en Caroline du Nord avait pris sérieusement de l'ampleur à la nouvelle des batailles de Lexington et Concord, tandis que les Patriotes de la province, eux mettaient en place l'organisation de l'Armée continentale et d'unités de milice. Lorsqu'il eut connaissance en janvier 1776 de la préparation en cours d'une expédition de l'armée britannique sur la région, Josiah Martin, gouverneur du Roi pour la province, ordonna le rassemblement de la milice loyaliste en prévision de leur arrivée. La milice patriote et les unités continentales se mobilisèrent de leur côté pour en empêcher leur jonction avec les forces britanniques en établissant des barrages sur plusieurs routes, jusqu'à ce que les loyalistes, médiocrement équipés, soient contraints à la confrontation, à *Moore's Creek Bridge*, à environ 25 km au nord de Wilmington.

Au cours d'un bref affrontement matinal, la charge héroïque du pont, au sabre par les loyalistes fut brisée par une décharge nourrie de mousqueterie. Un des chefs loyalistes était tombé sous les balles, un autre était capturé et le bataillon entier se trouvait désorganisé. Durant les jours qui suivirent de nombreux loyalistes furent interpellés, leur rendant impossible la poursuite de leur recrutement. La Caroline du Nord ne fut plus menacée militairement avant 1780, et le souvenir de la bataille et de ses conséquences tendirent à annihiler les efforts du général Charles Cornwallis de recruter des Loyalistes dans la région en 1781.

Les comptes-rendus contemporains de la bataille énumèrent généralement des effectifs de 1 600 loyalistes face à 1 000 patriotes. Ces chiffres sont ceux qui sont retenus aujourd'hui par le *National Park Service*. L'historien David Wilson cependant, souligne que ces effectifs importants attribués aux loyalistes sont eux-mêmes tenus des rapports rendus par le général MacDonald et le colonel Caswell. C'est MacDonald qui a communiqué ce chiffre à Caswell, et ce

chiffre représente une estimation raisonnable du nombre d'hommes au départ de la marche à *Cross Creek*. Alexander Mclean, qui se trouvait également à *Cross Creek* et à la bataille rapporta que seulement 800 loyalistes se trouvaient sur les lieux de la bataille, ce qui est également le chiffre retenu par le gouverneur Martin. Les forces patriotes également auraient été sous-évaluées dans les rapports car Caswell apparemment aurait décompté dans son rapport les forces des éclaireurs de John Ashe comme faisant partie de la compagnie Lillington.



27 février 1794 : massacre de la Gaubretière perpétré par les Républicains (guerre de Vendée).

Le 27 février 1794, les Républicains commandés par le général Jean-Baptiste Huché massacrent les habitants de La Gaubretière ; selon Huché 500 personnes, tant hommes que femmes, sont tuées à La Gaubretière mais ce nombre est exagéré. Selon Céline Gilbert il y a en réalité 107 victimes, pour Louis-Marie Clénet, on compte 128 tués (dont 51 hommes, 67 femmes et 10 enfants).

Pierre Rangeard écrit dans ses mémoires : « *Notre infortunée paroisse, déjà si cruellement éprouvée, commençait à peine à respirer, lorsque le 27 février 1794 vint mettre un comble à ces désastres. Dès le matin, des colonnes parties de Nantes, de Cholet, de Montaigu la cernèrent de toutes parts. Ils étaient peut-être 10 000, n'ayant pour mot d'ordre que la mort et l'incendie. [...] Plus de 500 personnes furent tuées ! Voici les détails les plus marquants : Mme*

Le Bault de la Touche chez laquelle l'état-major tenait ses réunions, on lui trancha la tête que l'on jeta dans un bassin plein d'eau. Son corps fut lancé au milieu des flammes avec ceux de ses quatre domestiques qui ne voulurent pas l'abandonner et partagèrent son sort. M. Morinière, sa femme, deux domestiques et une de mes tantes furent traités avec la dernière barbarie. Sur leur refus constant de crier « Vive la République », ils eurent la langue arrachée, les yeux crevés et les oreilles coupées avant de recevoir le coup de la mort. M. de la Boucherie, sa femme, et Mlle de la Blouère, sa sœur, furent suspendus par le menton à des crampons de fer, au milieu de leur cuisine, et consumés dans cet état par l'incendie qui réduisit leur maison en cendre. Quatre MM. de Rangot avaient quitté l'armée, au passage de la Loire ; ils furent massacrés dans un champ de la ferme appelée le Gros Bois. M. le Chevalier de Boisy, frère du comte fusillé à Noirmoutier, succomba sous les coups d'assassins auprès du village de la Ripaudière. Deux hommes pris dans les jardins de M. Forestier, périrent par le sauvage supplice du pal, au lieu même de leur arrestation. Le cœur saigne encore à la pensée de tant d'horreur. »

27 février 1881 : bataille de Majuba (Afrique du Sud).

La bataille de Majuba (près de Volksrust en Afrique du Sud) eut lieu le 27 février 1881 pendant la première guerre des Boers et vit la victoire des Boers du Transvaal sur les troupes britanniques. Vaincus, les Britanniques signèrent un traité d'armistice le 6 mars puis un traité de paix le 22 mars 1881.

Alors que depuis quelques jours, les escarmouches se succédaient entre la British Army et les forces boers, le général George Colley occupa le sommet de la colline de Majuba, culminant à 2.099 mètres, dans la nuit du 26 au 27 février 1881 pour une raison encore inconnue. Les Boers crurent qu'il allait tenter de déborder leurs positions à Laing's Nek et formèrent un groupe de combattants pour l'en déloger.

La majeure partie des 405 soldats britanniques qui occupaient le sommet de la colline était formé de 171 hommes du 58^e régiment et de 141 hommes du 92^e régiment d'infanterie (*Gordon Highlanders*).

Le général Colley ne fit mettre en place aucune artillerie au sommet, ni ne fit creuser à ses hommes des tranchées pour s'abriter.

Les Boers formèrent rapidement un groupe d'assaut sous la direction de Nicolaas Smit, groupe formé d'un assortiment de bénévoles provenant de divers commandos, totalisant au moins 450 hommes, peut-être plus, pour attaquer la colline.

À 04 h 30 du matin, trois groupes d'assauts formés chacun de 100 à 200 hommes commencèrent une lente progression vers le sommet de la colline. Les

groupes étaient dirigés par le *Field Cornet* Stephanus Roos, le commandant D.J.K. Malan et le commandant Joachim Ferreira. Les Boers, qui étaient de bons tireurs, restèrent à distance respectable des Britanniques tandis que le groupe de Ferreira allait attaquer un groupe de soldats britanniques isolé sur Gordon's Knoll.

À 12 h 45, les hommes de Ferreira ouvrirent un feu nourri sur le groupe britannique isolé et le firent prisonnier. L'heure d'après, les Boers attaquaient le gros des troupes britanniques en se tenant à distance, en refusant le corps à corps et en tirant sur les soldats britanniques l'un après l'autre.

Dans la plus grande confusion et devant des pertes parmi ses hommes de plus en plus fortes, Colley ordonna la retraite juste avant d'être abattu lui-même par les tireurs boers. Le reste des troupes britanniques s'enfuit par l'arrière de la colline, pendant que les tireurs boers qui avaient atteint le sommet de la colline continuaient de tirer sur l'ennemi en retraite. Deux cent quatre-vingt-cinq Britanniques furent tués, blessés ou capturés.

Lors de la seconde guerre des Boers de 1899 à 1902, « *Remember Majuba* » (*Souvenez-vous de Majuba*) devint un cri de ralliement britannique en signe de revanche face à leurs adversaires.



27 février 1897 : le général Gallieni destitue la reine de Madagascar. L'île devient

colonie française.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)



27 février 1898 : naissance de l'aviatrice Maryse Bastié.

Maryse Bastié, née Marie-Louise Bombec le 27 février 1898 à Limoges et morte le 6 juillet 1952 à Bron, est une aviatrice française, gloire du sport. Elle fut la première aviatrice française à accrocher de nombreux records féminins d'aviation à son palmarès. Ses exploits furent très rapidement médiatisés. Nombre d'établissements scolaires, théâtres, rues et avenues portent aujourd'hui son nom.



Orpheline de père à l'âge de 11 ans, la petite Marie-Louise Bombec fut une enfant difficile. Adolescente, elle est ouvrière dans une usine de chaussures comme piqueuse sur cuir. Elle se marie une première fois et a un fils qui meurt très jeune. Divorcée, elle se remarie avec son filleul de guerre, le lieutenant pilote Louis Bastié ; c'est à ses côtés qu'elle se découvre une passion pour l'aviation.

Le 29 septembre 1925, elle obtient son brevet de pilote sur la station aérienne de Bordeaux-Teynac, qui deviendra plus tard l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Une semaine après, elle passe avec son avion, un Caudron G.3, sous les câbles du pont transbordeur de Bordeaux. Le 13 novembre 1925, elle vole de Bordeaux à Paris, divisant son parcours en six étapes, ce qui constitue son premier voyage aérien. L'année suivante, son mari Louis Bastié trouve la mort dans un accident d'avion. Loin de se décourager, Maryse Bastié devient instructrice-

pilote : l'aventure dure six mois et s'arrête avec la fermeture de son école de pilotage.

Montée à Paris, Maryse Bastié donne des baptêmes de l'air et fait de la publicité aérienne. Elle décide d'acheter son propre avion, un Caudron C.109 avec un moteur Salmson de 40 ch. Comme elle n'a pas d'argent pour le faire voler, le pilote Maurice Drouhin va l'aider à financer sa passion. Le 13 juillet 1928, il lui offre le poste de premier pilote. Elle établit alors avec lui un premier record féminin homologué de distance (1 058 km), entre Paris et Treptow-sur-Rega, en Poméranie occidentale.

En 1929, elle établit un nouveau record de France féminin de durée de vol, de 10 h 30, et un record international féminin de durée avec 26 h 44. Ce record lui est repris le 2 mai 1930 par Léna Bernstein (35 h 45). Bien décidée à le récupérer, elle fait décoller son avion, un Klemm L 25 à moteur Salmson et modifié, le soir du 2 septembre 1930 et se pose le surlendemain après 37 h 55 de vol. Elle a lutté jusqu'à l'épuisement contre le froid et le manque de sommeil. Elle établit ensuite un record de distance avec 2 976 km sur le parcours Paris-Uhring (URSS). Pour cet exploit, à son retour, elle reçoit la croix de chevalier de la Légion d'honneur et le Harmon Trophy américain décerné, pour la première fois, à une Française.

En parallèle de sa carrière de pilote, elle s'engage, à partir de 1934, aux côtés d'Hélène Boucher et d'Adrienne Bolland, dans le combat pour le vote des Françaises, en soutenant Louise Weiss qui se présente aux élections législatives de 1936 dans le 5^e arrondissement de Paris.

En 1935, elle crée, à Orly, l'école « *Maryse Bastié Aviation* ». Encouragée par Mermoz, qui lui a fait faire avec lui un aller-retour, elle s'attaque à la traversée de l'Atlantique Sud. Un mois à peine après la disparition de Mermoz, le 30 décembre 1936, elle traverse l'Atlantique de Dakar à Natal, seule à bord d'un Caudron Simoun à moteur de 220 chevaux, décrochant le record du monde féminin de vitesse pour effectuer la traversée de l'océan Atlantique Sud : douze heures et cinq minutes.

En 1937, le peintre Luigi Corbellini la rencontre à Limoges et fait d'elle un portrait à l'aquarelle. La même année, elle obtient le Grand Prix de la Presse Sportive et rentre aux IPSA (Infirmières pilotes secouristes de l'air).

Le 5 mai 1939, Maryse Bastié est interviewée par Jacques Pauliac pour *Le Journal*. Son article s'intitule « *Voler c'est merveilleux déclare Maryse Bastié mais que ne suis-je un homme* ». Elle y parle de la création en cas de guerre d'une « *phalange féminine* » au sein de l'Armée de l'air pour aussitôt regretter que l'idée ne fût pas étudiée par le Ministère de l'Air. Le lendemain, le 6 mai, Clément Vautel, en réponse, adresse un pamphlet qu'il intitule « *Les Amazones de l'Air* », où il dit, en substance, que les femmes ont mieux à faire que de partir à la guerre. Piquée au vif, Maryse Bastié use d'un droit de réponse le 15 mai 1939 qui est publié *in extenso* sous le titre de « *Les femmes et la guerre* ».

Indignée que les femmes ne puissent s'engager dans un conflit tout comme les hommes, elle propose alors ses services à l'armée.

Volontaire pour l'armée de l'Air en septembre 1939, elle est « *réquisitionnée* » avec trois

autres pilotes, Maryse Hilsz, Claire Roman et Paulette Bray-Bouquet pour convoyer des avions vers le front. Par la suite, par le décret du 27 mai 1940 qui autorise la création d'un corps féminin de pilotes auxiliaires, elle poursuit les convoyages ; elle devient pilote avec le titre de sous-lieutenant en mai 1940.

Blessée en juin 1940 lors d'un convoyage, elle est démobilisée en juillet 1940. Lors de l'offensive allemande, elle offre ses services à la Croix-Rouge, notamment auprès des prisonniers français regroupés au camp de Drancy. Lors du départ d'un train vers l'Allemagne, elle est bousculée par une sentinelle allemande et se fracture le coude droit. Elle en garde une invalidité et ne pilote plus. Sous couvert de son activité à la Croix-Rouge, elle recueille des renseignements sur l'occupant.

À la libération, elle est promue lieutenant dans les FFL, grade confirmé en 1945 après la fin de la Seconde Guerre mondiale et sera promue dans l'Ordre de la Légion d'Honneur à titre militaire.

En septembre 1944, elle est l'une des premières recrues du premier corps de pilotes militaires féminins, créé à l'initiative de Charles Tillon avec le soutien de Charles de Gaulle. Le corps sera dissous en février 1946.

Contrairement à ses coéquipières, Maryse Bastié continuera cependant à exercer au sein de l'armée de l'Air.

En 1951, elle entre au service des relations publiques du Centre d'essais en vol. Le 6 juillet 1952, lors d'une de ses missions, au meeting aérien à l'aéroport de Lyon-Bron, elle trouve la mort dans l'accident du prototype d'un Noratlas, où elle avait pris place en tant que passagère.

Maryse Bastié est enterrée à Paris, au cimetière du Montparnasse. Elle était capitaine de l'Armée de l'Air et totalisait 3 000 heures de vol. Une association des amis de Maryse Bastié fut formée, sous la présidence de l'aviatrice Jacqueline Auriol jusqu'à son décès.

<https://theatrum-belli.com/wp-content/uploads/2023/02/Maryse-Bastie-laviatrice-oubliee.mp3>

27 février 1900 : fin de la bataille de Paardeberg et reddition de Piet Cronjé (Afrique du Sud).

La **bataille de Paardeberg** (« *Montagne aux chevaux* »), plus rarement **bataille de Stinkfontein**, fut une bataille majeure de la seconde Guerre des Boers. Le combat eut lieu près de Paardeberg sur les rives de la rivière Modder dans l'État libre d'Orange. Cet affrontement fut le point culminant d'une campagne menée par les forces britanniques afin de délivrer la ville assiégée de Kimberley. L'armée Boer sous les ordres de Piet Cronje fut interceptée à Paardeberg au cours de sa retraite, repoussa une attaque du général Kitchener mais se rendit après avoir subi un siège de plusieurs jours.

27 février 1906 : mort de Samuel Pierpont Langley (États-Unis).[View Fullscreen](#)[Aller au contenu PDF](#)**27 février 1942 : première bataille de la mer de Java.**

La première bataille de la mer de Java est l'une des importantes batailles navales de la campagne du Pacifique lors de la Seconde Guerre mondiale. Les marines alliées subissent une cuisante défaite de la part de la Marine impériale japonaise, le 27 février 1942, ainsi que dans les actions secondaires qui s'ensuivent pendant plusieurs jours. Le commandant des forces américano-britannico-néerlandais-australiennes (ABDA), l'amiral Karel Doorman, est tué. Les jours qui suivent, plusieurs batailles plus petites ont lieu autour de Java, comme la plus petite, mais néanmoins importante, bataille du détroit de la Sonde.

L'invasion des Indes orientales néerlandaises par les Japonais avait commencé à la mi-décembre 1941 et progressait à un rythme plus rapide que prévu. Au fur et à mesure que les campagnes de Malaisie et des Philippines avançaient pour les Japonais, de plus en plus de leurs unités étaient disponibles pour participer à l'agression et à l'isolement éventuel de Java. Aussi, après s'être emparés de bases dans l'est de Bornéo et au nord des Célèbes, des convois de troupes, protégés par des destroyers et des croiseurs avec un appui aérien fourni par des escadrons d'avions de combat opérant à partir de bases prises aux alliés, fonçaient vers le sud par le détroit de Makassar vers la mer des Moluques. Pour s'opposer à ces forces d'invasion, les Alliés avaient créé au début de janvier 1942, un commandement unifié en Asie du Sud, connu sous le nom d'ABDACOM, dans le but de protéger la *barrière de la Malaisie*. Les Alliés avaient une flotte commandée par l'amiral Thomas C. Hart et composée principalement d'anciens navires de guerre américains et hollandais, avec de nombreux marins ayant déjà combattu durant la Première Guerre mondiale. Le vice-amiral néerlandais Conrad Helfrich croyait être capable de vaincre les Japonais en mer et sur son insistance, le 23 janvier, Hart envoya un groupe de quatre destroyers américains attaquer un convoi japonais dans le détroit de Macassar, alors qu'il s'approchait de Balikpapan sur l'île de Bornéo. Les destroyers furent en mesure de couler trois navires de transports ennemis. Le 13 février, les Alliés tentèrent, lors de la bataille de Palembang, d'empêcher les Japonais de s'emparer d'un important port pétrolier dans l'est de Sumatra, mais en vain. Malgré cette défaite alliée, Helfrich fut persuadé que son point de vue était le bon sur sa position.

Vers la mi-février, le commandant en chef de l'ABDACOM, le général britannique Archibald Wavell informa le premier ministre britannique, Sir Winston Churchill que la défense de Java était une cause perdue. Bornéo, Sulawesi, Ambon et Bali étaient sous contrôle japonais. À Sumatra et au Timor, la guerre faisait encore rage mais on s'attendait à un résultat

défavorable à la cause des Alliés. Après le départ de l'amiral Hart et du général Wavell, le commandement des troupes au sol et en mer fut confié aux Pays-Bas. Le 12 février, le vice-amiral Helfrich prit le commandement de sa flotte et, en outre, reçut plusieurs navires américains, britanniques et australiens en renfort.

La nuit du 19 au 20 février, des troupes alliées attaquèrent le groupe oriental d'invasion au large de Bali lors de la bataille du détroit de Badung. Le 19 février également, les Japonais de la première force aéronavale, commandée par le vice-amiral Nagumo, attaquèrent et détruisirent le port de Darwin dans le nord de l'Australie ce qui le rendit inutilisable comme source d'approvisionnement et base navale d'appui pour des opérations dans les Indes orientales.

Peu de temps avant la bataille, les chances ne paraissaient pas bonnes pour les forces alliées. Elles étaient désunies (navires venant de 4 marines distinctes) et démoralisées par les attaques aériennes incessantes et le sentiment général de la toute-puissance japonaise. En outre, la coordination entre les marines et les forces aériennes alliées était mauvaise.

Les forces amphibies japonaises s'étaient rassemblées pour combattre et, le 27 février 1942, la flotte alliée commandée par Doorman, patrouillait au nord de Surabaya pour intercepter un convoi japonais qui s'approchait du détroit de Makassar. La force ABDA se composait de 2 croiseurs lourds (le HMS *Exeter* et l'USS *Houston*), de 3 croiseurs légers (le HNLMS *De Ruyter* (navire amiral), le HNLMS *Java* et le HMAS *Perth* (D29) et de 9 destroyers (HMS *Electra*, HMS *Encounter*, HMS *Jupiter*, HNLMS *Kortenaer*, HNLMS *Witte de With*, USS *Alden*, USS *John D. Edwards*, USS *John D. Ford* et USS *Paul Jones*, les 5 américains étant de la classe *Clemson*).

Le convoi japonais était escorté par 2 croiseurs lourds (*Nachi* et *Haguro*), 2 croiseurs légers (*Naka* et *Jintsu* de la classe *Sendai*) et 14 destroyers (*Yudachi*, *Samidare*, *Murasame*, *Yamakaze*, *Kawakaze* et *Harusame* de la classe *Shiratsuyu*, *Minegumo* et *Asagumo* de la classe *Asashio*, *Amatsukaze*, *Yukikaze*, *Hatsukaze* et *Tokitsukaze* de la classe *Kagerō*, *Sazanami* et *Ushio* de la classe *Fubuki*) sous le commandement du contre-amiral Takeo Takagi. Les croiseurs lourds japonais de la classe *Myōkō* étaient beaucoup plus puissants que les croiseurs alliés, armés chacun de dix canons de 8 pouces (203 mm) et de tubes lance-torpilles. Par comparaison, l'*Exeter* était armé de seulement six canons de 8 pouces. Même si le *Houston* possédait 9 canons de 8 pouces, seuls 6 étaient encore utilisables après que sa tourelle arrière eut été détruite lors d'une attaque aérienne antérieure.

Les forces alliées engagèrent le combat dans la mer de Java et la bataille fit rage par intermittence du milieu de l'après-midi à minuit alors que les Alliés essayaient d'atteindre et d'attaquer les navires de transports de troupe de la flotte japonaise mais ils furent repoussés par la puissance de feu supérieure de l'escorte ennemie. Les Alliés eurent localement la supériorité aérienne pendant les heures du jour parce que les forces aériennes japonaises ne pouvaient attaquer la flotte alliée par mauvais temps. Les conditions météorologiques entravaient également les communications, rendant la coopération entre les nombreuses

unités alliées difficiles — tant pour la reconnaissance que la couverture aérienne et la position de la flotte — empirant au cours du temps. Les Japonais avaient aussi brouillé les fréquences radio. L'*Exeter* était le seul navire équipé d'un radar, une technologie émergente à l'époque.

Pendant sept heures, la flotte alliée commandée par Doorman essaya à plusieurs reprises de rejoindre et attaquer le convoi d'invasion ; chaque tentative fut repoussée par l'escorte japonaise avec de lourdes pertes pour les Alliés.

Les flottes s'aperçurent l'une l'autre vers 16 h 00 le 27 février et arrivées à portée de tir, ouvrirent le feu à 16 h 16. Les deux parties eurent peu de succès dans leurs tirs au cours de cette phase de la bataille. Le seul tir notable le fut sur l'*Exeter* qui eut sa chaufferie gravement endommagée par un obus de 8 pouces (203 mm). Le navire se dirigea tant bien que mal vers Surabaya, escorté par le *Witte de With*. Les Japonais lancèrent deux salves de 92 énormes torpilles qui ne touchèrent que le *Kortenaer*. Il fut frappé par une torpille Type 93 qui le brisa en deux et le coula rapidement. L'*Electra*, couvrant l'*Exeter*, engagea le combat contre le *Jintsu* et l'*Asagumo*, réussissant plusieurs frappes, mais il subit lui-même de graves dommages dans sa superstructure. Après un important début d'incendie et à court de munitions, l'équipage reçut l'ordre d'abandonner le navire. Du côté japonais, seul l'*Asagumo* fut contraint de se retirer à cause des dommages subis.

La flotte alliée rompit le combat et s'éloigna vers 18 h 00, cachée par un écran de fumée fourni par les quatre destroyers américains de la « *division 58* ». Ils lancèrent également une torpille mais à une trop longue distance pour qu'elle soit efficace. Les navires se dirigèrent d'abord vers Java au sud, puis à l'ouest puis au nord à la nuit tombée pour tenter d'échapper à l'escorte japonaise et tomber directement sur le convoi. Ce fut à ce moment-là que les navires de la « *division 58* », leurs torpilles épuisées, revinrent de leur propre initiative à Surabaya.

Peu de temps après, à 21 h 25, le *Jupiter* heurta une mine et fut coulé, tandis qu'environ 20 minutes plus tard, la flotte passa à l'endroit où le *Kortenaer* avait sombré un peu plus tôt, et l'*Encounter* fut chargé de repêcher les survivants. La flotte de Doorman, désormais réduite à quatre croiseurs, rencontra à nouveau l'escorte japonaise à 23 h 00 ; les deux colonnes échangèrent dans l'obscurité des tirs à longue portée, jusqu'à ce que le *De Ruyter* et le *Java* soient coulés par une salve dévastatrice de torpilles. Doorman et la plupart de ses hommes coulèrent avec le *De Ruyter* et seulement 111 hommes furent sauvés pour les deux navires. Il ne restait plus que les croiseurs *Perth* et *Houston* ; à court de carburant et de munitions et suivant les dernières instructions de Doorman, les deux navires battirent en retraite, arrivant à Tanjung Priok le 28 février.

Bien que la flotte alliée n'ait pas détruit la flotte d'invasion japonaise, elle permit aux défenseurs de Java d'avoir un jour de sursis.

Le *Perth* et le *Houston* étaient à *Tanjung Priok* le 28 février quand ils reçurent l'ordre de rejoindre *Tjilatjapna* par le détroit de la Sonde. Les matériels de réparation manquaient sur Java et ni l'un ni l'autre ne pouvait être totalement réarmé ou faire le plein en carburant. Ils partirent à 21 h 00 le 28 février pour le détroit de la Sonde mais, par malchance, ils croisèrent la flotte principale japonaise pour l'invasion de Java Ouest dans la baie Bantam. Les navires alliés se trouvèrent face à au moins trois croiseurs et plusieurs destroyers. Après un combat

nocturne féroce qui se termina minuit passé, le *Perth* et le *Houston* furent coulés. Un navire démineur et un transport de troupes japonais furent coulés par les tirs alliés, tandis que trois autres transports de troupes furent endommagés et durent être réparés à sec.

27 février 1942 : début de l'opération *Biting*.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

27 février 1944 : massacre de Khaïbakh (Tchéchénie).

Le 23 février 1944, Jour du défenseur de la patrie (fête de l'Armée rouge), commença la déportation des Tchétchènes vers l'Asie centrale, supervisée personnellement par Lavrenti Beria, chef du NKVD (ancêtre du KGB). 120 000 soldats et officiers du NKVD et de l'Armée rouge entassèrent l'ensemble du peuple tchéchéne dans les wagons à bestiaux et l'envoyèrent dans les steppes du Kazakhstan et de la Kirghizie. Le retour de ceux qui ont survécu à ce long trajet n'eut lieu qu'en 1957, quatre ans après la mort de Staline et Beria.

Le **massacre de Khaïbakh** est le massacre de 705 civils au village de Khaïbakh, en Tchétchénie, le 27 février 1944, effectué par les forces militaires soviétiques au cours de la déportation des Tchétchènes. Les victimes les plus âgées seraient des centenaires, les plus jeunes seraient nés le jour même. Bien que les restes calcinés de civils soient découverts sur le site en 1956 et en 1990, le ministère russe de la Culture considéra en 2014 qu'aucune tuerie n'eut lieu à Khaïbakh, faute de trouver des documents officiels relatifs à ce sujet.

À cause de la neige, transporter les habitants de Khaïbakh et ceux des autres hameaux alentour était malaisé. Les militaires, agissant sous l'ordre de Mikhaïl Gvichiani, les rassemblèrent alors tous dans l'écurie d'un kolkhoze, les y enfermèrent et les brûlèrent vifs. Ceux qui purent sortir de l'écurie furent abattus par les mitrailleuses en position.

27 février 1965 : premier vol de l'avion cargo lourd quadri-turbopropulseur soviétique Antonov An-22.

L'Antonov An-12, qui effectua son premier vol le 16 octobre 1957, ne pouvait enlever qu'une charge utile de 16 tonnes, ce qui posait un problème à l'Armée rouge. Le char T-54 pesant 36 tonnes, son transport à travers le vaste territoire de l'URSS restait un problème. Dès 1958, l'OKB-473 dirigé par Oleg Konstantinovitch Antonov reçut donc l'ordre de développer un avion plus gros. Désigné **An-20**, le futur appareil devait donc se présenter comme une version agrandie de l'An-12, utilisant le plus puissant turbomoteur disponible, le Kouznetsov NK-12M, développé pour le bombardier stratégique Tupolev Tu-95, entraînant des hélices quadripales contrarotatives. Dans la tradition des avions de transport militaires russes, deux canons NR-35-AO-9 de 23 mm étaient installés dans la pointe arrière du fuselage, non pressurisée puisque

l'appareil ne devait pas voler à plus de 6 000 m d'altitude.

Or, en 1960, la compagnie aérienne Aeroflot, confrontée à des demandes croissantes de transport de charges lourdes nécessaires au développement de la Sibérie et de l'Extrême-Orient soviétique, émit une fiche technique pour un avion cargo pouvant transporter 50 tonnes sur 3 500 km, nécessaire à son exploitation. Une performance rendue possible par l'apparition du Kuznetsov NK12MA de 15 000 ch. Par décision n° 1117-465 du Soviet suprême datée du 13 octobre 1960, les besoins des V-TA, élément de transport aérien de l'Armée rouge, et d'Aeroflot furent combinés, et le 9 novembre 1960 fut commandée une série d'environ 100 exemplaires. La combinaison des deux projets entraînant quelques modifications, le futur appareil fut donc rebaptisé **An-22**.

L'appareil fut conçu pour transporter des unités d'assaut aéroportées (jusqu'à 150 soldats et des conteneurs séparés pesant jusqu'à 15 tonnes), des unités terrestres (jusqu'à 295 soldats), des missiles de croisière ou balistiques (par ex. des éléments de l'énorme missile UR-500), et des blindés en tous genres, parmi lesquels on devait trouver essentiellement des chars T-54 et T-10M. Il devait également être capable d'utiliser des terrains d'aviation peu ou pas préparés, afin de se rapprocher le plus possible de la destination finale de son imposant chargement. L'acheminement final du matériel aurait dû être assuré par les hélicoptères V-12, alors en cours de développement par le bureau Mil. La structure de ces hélicoptères aurait dû être conçue pour pouvoir enlever de telles charges, mais le sort en décida autrement : Le projet V-12 avait déjà trois ans de retard sur le plan prévu et il fut finalement abandonné. Heureusement, cela ne mit pas fin au projet de l'Antonov, dont une maquette fut présentée dès le 12 octobre 1961. Il avait des dispositions pour l'installation de missiles air-air défensifs et un radar *Initsiativa-2*, à la place du système de protection par brouillage passif en secteur frontal, tel qu'il fut envisagé six mois plus tôt. Plus tard, il fut décidé de protéger l'appareil par l'installation de tourelles radar actives de 45 mm.

Le comité ayant construit la maquette, dirigé par Marshal N.S. Skripko, termina son travail en novembre 1961, concluant que les paramètres techniques et de vol de l'appareil correspondaient globalement bien aux requêtes du conseil des ministres de l'URSS. Le comité statua également que l'emploi des moteurs du Tu-95 (les énormes Kouznetsov NK-12MV) rendraient la course de décollage exagérément longue et imposerait de construire des aérodromes trop grands. Le programme de tests, dont le démarrage était initialement prévu pour 1963, fut reporté de presque deux ans en raison de problèmes techniques non résolus par l'industrie.

Le bureau de conception estima que le poids global des armes défensives et du système de navigation et de ciblage *Kupol-22* atteindrait les 4 000 kg. Au même moment, il fut déterminé que la distance franchissable par l'avion, décollant avec une surcharge à 192 tonnes, n'excéderait pas 8 370 km, au lieu des 9 500 à 10 000 km initialement attendus avec une charge utile non-militaire de dix tonnes. La principale source de poids pouvant alors être sacrifiée provenait des armes défensives et d'une partie de l'avionique. Le problème fut discuté au comité central du Parti communiste au cours de l'été 1964. Le bureau de conception termina la construction de la structure du premier prototype le 22 avril 1963. Le ministre de l'industrie aéronautique P.V. Dementyev, qui visita le bureau trois mois plus tard, pressa le

mouvement et demanda que l'appareil tout entier soit terminé le plus rapidement possible, en coopération avec l'usine de Tachkent.

Dessiné autour d'une soute non pressurisée de 4 m de large et 4,4 m de haut pour une longueur de 33,4 m, à l'avant de laquelle on trouvait une section pressurisée pour 29 passagers, l'An-22 devait se présenter comme un monoplane à aile haute de moyen allongement dont les panneaux externes étaient affectés d'un fort dièdre négatif. Grâce à une très importante hypersustentation et à la puissance des turbopropulseurs Kuznetsov NK12MA de 15 000 ch, l'An-22 pouvait décoller en 1 400 m, distance remarquable pour un avion pesant 250 tonnes à pleine charge. Le train d'atterrissage comportait 14 roues, dont il était possible de faire varier la pression en vol grâce à un système de télégonflage, ce qui permettait de se poser ou décoller de pratiquement n'importe quelle surface. Le train principal, trois diabolos de chaque côté, s'escamotait dans de longs carénages latéraux et l'empennage comportait deux dérives de très grande taille, mais le poste de mitrailleur arrière avait disparu.

Mis en chantier fin 1961 et achevé à Kiev le 18 août 1964, le prototype [CCCP-46191, c/n 01-01] effectua son premier vol le 27 février 1965, piloté par un équipage dirigé par Yu. Kurlin. Il décolla de l'aérodrome de Svyatoshino, à Kiev, vola une heure et six minutes, et atterrit à la base militaire d'Uzin, à partir de laquelle il continua ses tests. Son arrivée au Bourget le 16 juin 1965 fut une surprise considérable. Le prototype fut indiscutablement la grande vedette du Salon du Bourget. C'était alors le plus gros avion au monde, un titre qu'il conservera jusqu'à l'apparition du Lockheed C-5A Galaxy, en 1968.

Six prototypes seulement furent construits à Kiev : Le [CCCP-46191, c/n 01-02], un appareil destiné aux essais statiques, le [CCCP-56391, c/n 01-03], qui effectua son premier vol le 27 janvier 1966 et fut présenté à son tour au Bourget en 1967, et deux appareils militaires [c/n 01-04 et -05]. L'An-22 n° 01-03 fut très sollicité en 1967, puisqu'il participa, avec deux autres quadrimoteurs, à la parade aérienne de Domodedovo le 9 juillet et assurera le transport du vaisseau spatial Vostok.

Le 10 juin 1965 fut prise la décision de lancer la production, à l'usine de Tachkent, où 7 avions furent assemblés en 1966/67. Présenté en 1969 au Bourget comme premier avion de série, le CCCP-67691 se distinguait par l'apparition d'un radar monté dans le carénage du train tribord. À partir de 1970, les appareils reçurent un radar de nez et un autre sous la pointe avant du fuselage. 66 appareils furent produits à Tachkent :

- 44 An-22, version de base ;
- 22 An-22A, version modernisée apparue en 1972.

Un certain nombre d'An-22 « *de base* » furent portés au nouveau standard, devenant ainsi des An-22(A), et le dernier An-22 sortit d'usine en janvier 1976.

Purement dans le style soviétique, l'An-22 fit la démonstration de ses capacités en s'attribuant 27 records internationaux avec charge :

- Le 27 octobre 1966 le [CCCP-56391], piloté par I. Davydov, atteignit l'altitude record de 6 600 m avec 88 103 kg de charge, pulvérisant tous les records d'altitude avec charge de

35 à 75 tonnes et celui de la plus lourde charge à 2 000 m : 88 103 kg (précédent record 34,6 tonnes pour le Douglas C-133) ;

- Le 26 octobre 1967, sur un autre prototype, I. Davydov a atteint 7 848 m avec charge de 100 tonnes, portant à cette altitude les records pour charge de 35 à 95 tonnes et établissant un nouveau record de charge à 2 000 m : 114 000 kg ;
- Le 19 février 1972 Marina Popovich, femme du cosmonaute Pavel Popovich, porta les records de vitesse avec charge de 30 à 50 tonnes sur 2 000 km à 580 km/h ;
- Le 21 octobre 1974 S. Dedoukh a couvert 5 000 km en circuit fermé avec 30 tonnes de charge à 597,283 km/h ;
- Le 21 octobre 1974 toujours Tomonov a parcouru 5 000 km en circuit fermé avec une charge de 35 tonnes à 588,639 km/h ;
- Le 17 avril 1975 enfin le record de vitesse sur 5 000 km avec 40 tonnes de charge a été porté à 584,042 km/h par G.Pakilev.

Il s'agit du plus lourd appareil à turbopropulseurs ayant jamais été construit. Le record de taille appartient cependant à un autre avion russe, le Tupolev Tu-114 (dérivé du bombardier Tu-95 *Bear*), qui reste également à ce jour l'appareil à turbopropulseurs le plus rapide du monde (870 km/h).



27 février 2022 : l'unique Antonov AN-225 « Mriya » est détruit par les Russes lors de l'invasion de l'Ukraine.



Crédit : DR.

L'**Antonov An-225 Mriya** (1^{er} vol le 21 décembre 1988) est un avion de transport très gros porteur, conçu dans les années 1980 en unique exemplaire par l'OKB Antonov en République socialiste soviétique d'Ukraine. Il est développé à l'origine comme un agrandissement de l'Antonov An-124 pour transporter la navette spatiale soviétique OK-1.01 et son lanceur Energia avant l'annulation du programme spatial Bourane en 1993. Après avoir rempli avec succès plusieurs missions militaires, l'avion est mis sous stockage pendant huit ans. C'est seulement en 2000 que l'avion est remis en état et affrété par la compagnie Antonov Airlines pour le transport de charges exceptionnelles par voie aérienne.

Cet avion aux dimensions impressionnantes est le plus long et le plus lourd avion du monde, et le troisième en envergure, derrière le Stratolaunch (117 m) et l'hydravion H-4 Hercules (97,54 m) (mais ce dernier n'a volé qu'une minute, une seule fois et n'a jamais été opérationnel). Il est capable de transporter des charges volumineuses pesant jusqu'à 250 tonnes avec une autonomie de 4 000 à 14 500 km selon la charge. Un deuxième exemplaire était en cours de construction à la fin des années 1980, il devait servir pour des tests statiques. Assemblé à environ 70 %, il lui manque les systèmes de propulsion, hydraulique et informatique.

Le 27 février 2022, trois jours après le début de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, l'avion qui est entreposé dans un hangar de l'aéroport de Hostomel, situé au nord de Kiev, est détruit par deux bombes durant l'assaut des forces russes sur l'aéroport.

La partie avant de l'appareil a été intégralement détruite, jusqu'à l'emplanture des ailes et au train d'atterrissage principal, à l'exception de l'avant du nez. Les extrémités des ailes et les moteurs droits semblent également endommagés, tandis que le reste de l'appareil apparaît peu abîmé, voire intact.