

### **10 août 1519 : départ de Fernand de Magellan pour son grand voyage autour du monde.**

La flotte lève l'ancre de Séville le 10 août, mais doit attendre le 20 septembre pour hisser les voiles et quitter Sanlúcar de Barrameda, avec 237 hommes répartis sur cinq navires : la *Trinidad*, nef amirale commandée par Magellan ; le *San Antonio* commandé par Juan de Cartagena ; la *Concepción* commandée par Gaspar de Quesada, le *Santiago* commandé par Juan Serrano et la *Victoria* commandée par Luis de Mendoza. Les équipages sont formés d'hommes provenant de plusieurs nations. Paul Teyssier écrit : « ... outre les Espagnols, il y avait parmi eux des Portugais, des Italiens, des Grecs et même des Français. De sorte qu'on peut parler, en un sens, d'un personnel européen ».

L'un des membres de l'expédition, l'Italien Antonio Pigafetta tient un journal du voyage. C'est grâce à lui que nous sont parvenus non seulement le récit complet du voyage, puisqu'il a fait partie des 18 survivants revenus le 6 septembre 1522, mais aussi les informations sur les mutins. En effet, des cinq capitaines de l'expédition, il semblerait qu'au moins trois ne partagent pas les vues de Magellan, au point que certains veulent se débarrasser de lui.

### **10 août 1628 : Le navire de guerre Vasa, construit pour le roi Gustave II Adolphe de Suède sombre après une navigation d'à peine un mille marin lors de son voyage inaugural**

Le *Vasa* tomba dans l'oubli après la récupération de ses canons, au cours du XVIIe siècle. L'épave fut localisée à la fin des années 1950 dans la vase d'un chenal situé à la sortie du port de Stockholm. La coque, entière et largement intacte, fut renflouée le 24 avril 1961 et entreposée dans un bâtiment provisoire nommé *Wasavarvet* (« chantier naval du *Vasa* ») jusqu'en 1987, puis dans un nouveau bâtiment appelé musée *Vasa* à Stockholm. Le vaisseau est l'une des attractions les plus populaires de Suède et le deuxième musée du pays par sa fréquentation avec plus d'1,1 million de visiteurs en 2008, et plus de 25 millions de visiteurs depuis son renflouement.

Les raisons du naufrage sont à chercher dans une combinaison de facteurs négatifs, mettant en cause la structure générale même du bâtiment :

1. Largeur de la coque trop faible au niveau de la flottaison par rapport à sa hauteur, allant même en se rétrécissant vers l'arrière,
2. Superstructures et armements trop lourds dans les hauts, affaiblissant le centre de gravité placé trop haut et pas assez de lest dans les fonds de la coque.

Malgré son manque de stabilité dans le port, il fut autorisé à hisser les voiles, avant de chavirer puis de sombrer quelques minutes plus tard, dès qu'il rencontra un vent plus fort qu'une simple brise. Le roi Gustave Adolphe, à l'étranger lors de l'inauguration, était impatient de voir son vaisseau rejoindre la flotte de la Baltique en pleine guerre de Trente Ans. De plus, ses subordonnés avaient manqué de courage nécessaire pour aborder avec lui en toute franchise la question de la structure du navire ou envisager un report du voyage inaugural. Aucune sanction ne fut prise contre quiconque, après l'enquête menée par son Conseil privé pour

déterminer les responsabilités.

Lors du renflouage de 1961, les spécialistes de l'archéologie sous-marine mirent au jour des milliers d'objets et artefacts, ainsi que les restes d'au moins 25 personnes. On trouva des vêtements, des armes, des canons, des outils, des pièces de monnaie, des couverts, de la nourriture, des boissons et six des dix voiles qui devaient équiper le navire. Les objets et le navire lui-même ont apporté aux historiens une somme de connaissances sur les techniques de la guerre et de la construction navales, ainsi que sur la vie quotidienne en Suède en cette première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle.

Le navire était destiné à servir les aspirations expansionnistes de la Suède et de son roi Gustave Adolphe, et aucune dépense n'avait été épargnée pour son équipement et sa décoration. C'était l'un des plus gros navires, l'un des plus lourdement armés de son temps, chargé de centaines de sculptures, toutes peintes de couleurs vives.

Le *Vasa* peut être défini comme un trois-mâts de type hybride entre le galion et la caraque. Sa voilure - en tout, dix voiles - se composait de trois étages de voiles carrées sur le mât de misaine et sur le grand mât, deux voiles carrées sur le beaupré, et une voile latine et une voile carrée sur le mât d'artimon.

Source : Wikipedia / [Musée du Vasa](#)



### 8-10 août 1653 : Bataille de Schéveningue

Ce fut la dernière bataille de la Première guerre anglo-néerlandaise entre la flotte du Commonwealth d'Angleterre et celle des Provinces-Unies. Il faut la distinguer de la bataille de Texel qui se déroula plus au nord et 20 ans plus tard, du 10 au 21 août 1673 ; les Néerlandais l'appellent aussi *Slag bij Kijkduin* (près Scheveningen) et les Anglais parfois aussi *Battle of Scheveningen*.

Les deux côtés clamèrent leur victoire : les Anglais célèbrent leur supériorité tactique et les Néerlandais sont satisfaits de leur succès stratégique, c'est-à-dire de lever le blocus de la mer du Nord.

La mort du vice-amiral Maarten Tromp fut un coup dur pour les Provinces-Unies. Peu nombreux étaient ceux qui espéraient encore battre l'Angleterre ; la faction orangiste perdit de l'influence et le grand-pensionnaire Johan de Witt se trouva disposé à donner au Lord Protector Oliver Cromwell l'assurance que Guillaume III d'Orange-Nassau n'accéderait pas à la fonction de stathouder de la province de Hollande, Cromwell redoutant les liens dynastiques étroits entre les Stuarts et la famille d'Orange-Nassau. Des négociations furent entamées, et aboutirent au traité de Westminster en 1654.



Peinture de Jan Abrahamsz Beerstraaten.

### 10 août 1985 : explosion du réacteur nucléaire du sous-marin nucléaire lanceur de

**missiles soviétique K-431.**

En août 1985, le *K-431* est à quai à la base navale de Chazhma depuis au moins trois mois. Dans cette base dédiée à la maintenance et au rechargement du combustible nucléaire des navires de la flotte du Pacifique, le sous-marin est amarré à couple au quai n° 2 par l'intermédiaire du navire de service *FRMB-12* et du sous-marin *K-42* de la classe *November* qui est en réparation. Sur tribord se trouve le navire qui opère le rechargement du combustible nucléaire, le *RS-133*. Le combustible des deux réacteurs du *K-431* a été rechargé, la veille ou plusieurs jours auparavant selon les sources, et l'étanchéité du joint du couvercle est vérifiée une dizaine de jours avant l'accident. Il s'agit de la dernière étape de l'opération de maintenance de rechargement du combustible. L'étanchéité n'étant pas assurée, une baguette de soudure oubliée est retrouvée au niveau du couvercle, ce qui interrompt la maintenance le 8 août. Bien qu'une pièce de rechange ne puisse être livrée avant le 12 du mois, les opérateurs décident de retirer le couvercle le 10 août. S'ensuivent deux explosions espacées de 36 ms.

L'explosion a fait 10 morts : 8 officiers et 2 travailleurs commémorés dans un monument aux morts. 2 autres personnes sont décédées dans les mois qui ont suivi l'explosion. 1 841 personnes sont intervenues sur le site de l'explosion et ses environs pour participer aux opérations de nettoyage. 290 travailleurs ont été exposés à plus de 50 mSv, dont 10 ont développé des pathologies liées à une irradiation aiguë, et 39 à des irradiations plus légères. Certains pompiers intervenus lors de l'incendie ont été exposés à plus de 6 Sv. En janvier 1998, 205 travailleurs ont obtenu un statut similaire à celui des liquidateurs de Tchernobyl.

Source : Wikipedia

