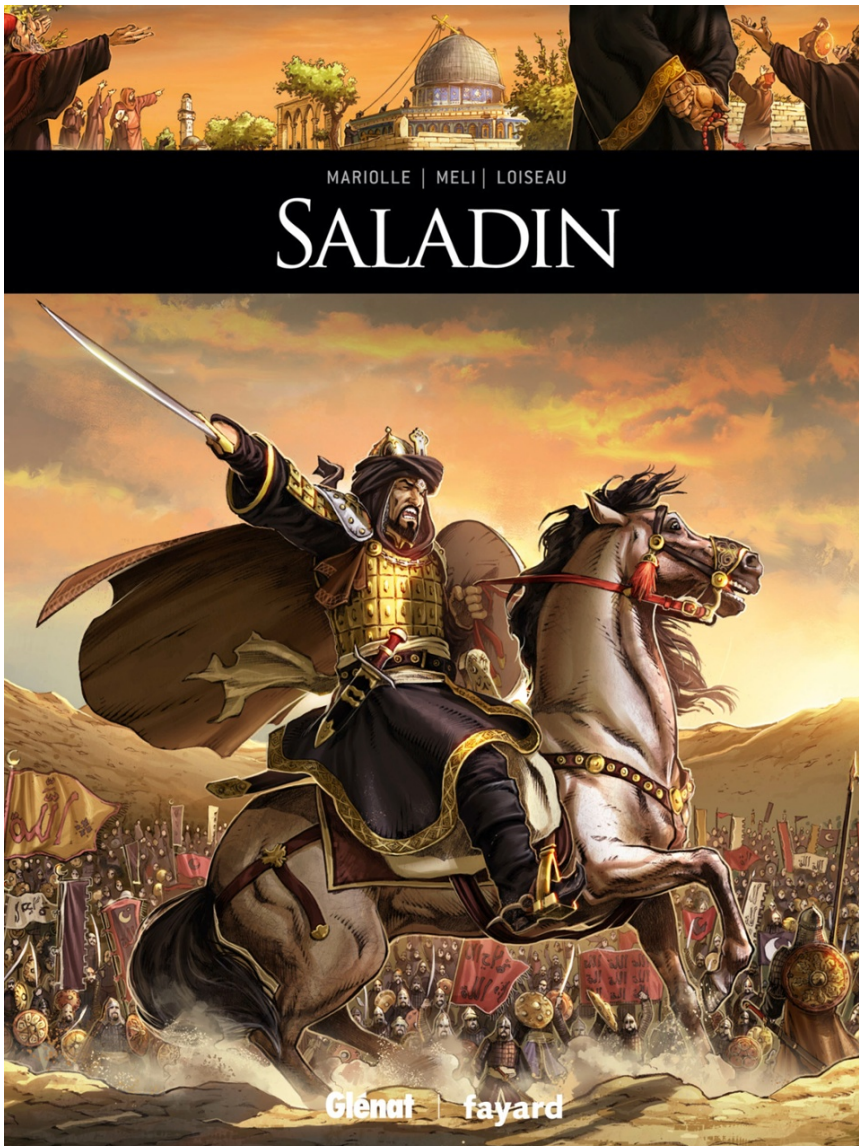


2 octobre 1187 : Jérusalem se rend à Saladin.



Assiégée par une armée de 40 000 hommes depuis le 20 septembre, la ville, très affaiblie, se rend après les négociations que mène Balian d'Ibelin avec Saladin. A la différence des Croisés qui lors de la prise de la ville (15 juillet 1099) ont massacré une partie de sa population (malgré des ordres contraires de Tancrède de Hauteville), Saladin respecte les termes de l'accord avec Balian d'Ibelin et veille surtout à ce qu'il n'y ait aucun débordement vis à vis de la population.

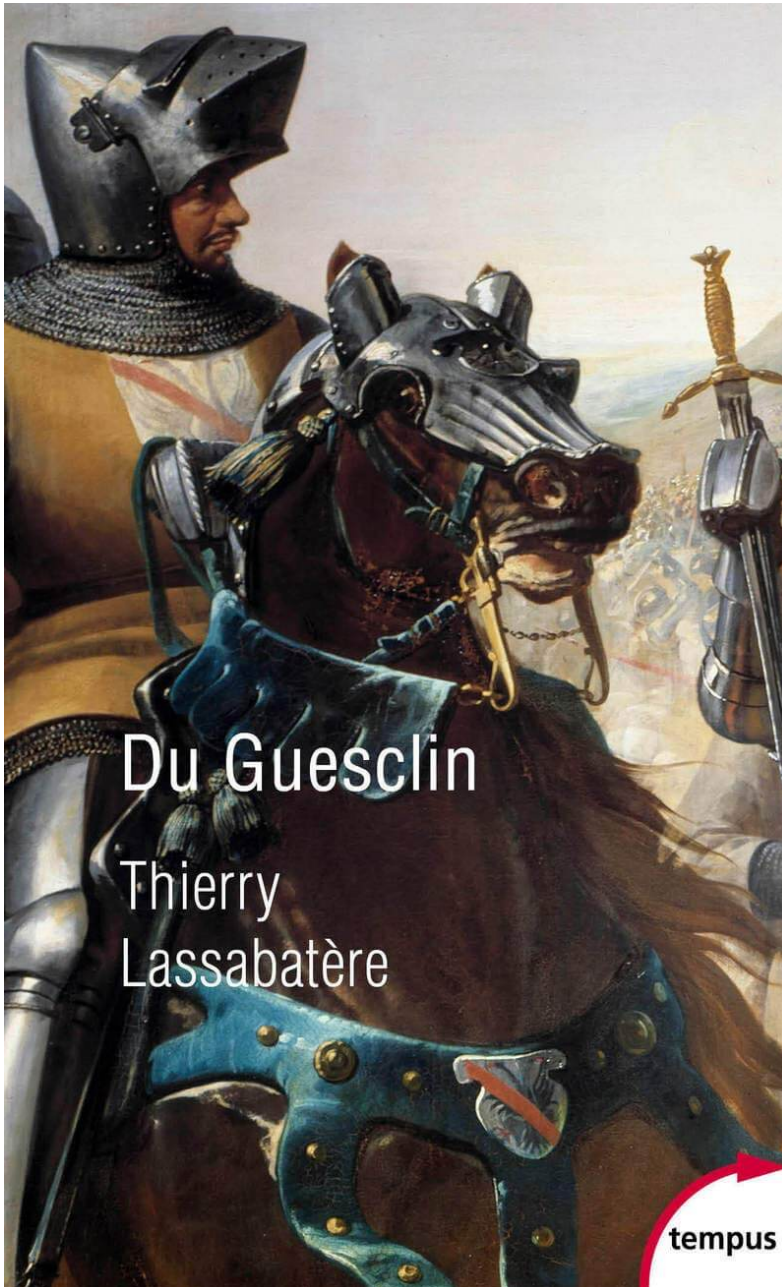
2 octobre 1370 : Du Guesclin est fait Connétable de France.

Le roi Charles V le sage remet l'épée de connétable au chevalier breton, symbole du commandement de son armée.

Du Guesclin est l'une des figures les plus attachantes de la guerre médiévale. Prodigieusement laid et doué d'une force peu commune, il se distingue très tôt comme un redoutable combattant.

La guerre de Succession de Bretagne et la guerre de Cent Ans vont fournir à ce petit noble breton des conditions idéales pour exercer ses talents de chevalier: pendant quarante ans, il chevauche et guerroye de Cherbourg à Séville et de Brest à Tarascon. Simple chef de partisans dans la forêt de Brocéliande, il connaît ensuite une ascension sociale spectaculaire, qui fait de lui un connétable de France, le familier des princes et des rois, l'ennemi personnel du Prince Noir et de Charles le Mauvais. Loyal, habile et courageux, mais aussi brutal et impitoyable, le connétable n'a qu'une passion: la guerre.

Le rôle de Du Guesclin dans l'histoire militaire tient à sa capacité d'innover, d'inventer des ruses, de s'adapter aux circonstances pour surprendre l'ennemi. Il sait concilier les exigences de la guerre chevaleresque et le réalisme de la guerre de mercenaires. Cet infatigable soldat débarrasse ainsi la France des grandes compagnies, place Henri de Transtamare sur le trône de Castille, chasse les Anglais de France. Mais sa fidélité indéfectible envers Charles V le met dans une situation difficile face à ses compatriotes bretons, et c'est en Lozère qu'il mène ses derniers combats, plutôt que de guerroyer contre les siens.



2 octobre 1768 : naissance de François Antoine Kirmann

Il sert d'abord comme hussard dans le régiment Colonel-général, du 2 juillet 1785 jusqu'au 1^{er} mars 1793, époque à laquelle il passa comme maréchal-des-logis dans le 20^e régiment de chasseurs, où il fut nommé maréchal-des-logis chef, sous-lieutenant et lieutenant le 1^{er} avril, 6 juin de la même année et 11 brumaire an II.



Il fit toutes les campagnes de la Révolution française de 1792 à l'an IX aux armées du Nord, des Ardennes, de Sambre-et-Meuse, de Rhin-et-Moselle, d'Allemagne, de Belgique et du Rhin, et s'y fit remarquer par sa bravoure chevaleresque. Capitaine, le 1^{er} messidor an II (19 juin 1794), il se distingua le 8 (26 juin 1794) du même mois à la bataille de Fleurus, où il fut blessé d'un coup de feu à la mâchoire inférieure. Le 2 prairial an VIII (22 mai 1800), au combat d'Erbach, le capitaine Kirmann reçut l'ordre du général Decaen de se porter, avec le 1^{er} escadron, devant le château d'Erbach ; il y soutint pendant plus d'une heure une vive canonnade qui lui fit perdre trois hommes et huit chevaux. L'artillerie, placée à la gauche du village de Dellmensingen, se trouvait compromise ; le général envoya Kirmann pour la soutenir. À peine avait-il pris position que l'ennemi, fort d'environ 800 hommes, tenta contre lui une charge vigoureuse afin de s'emparer des pièces. Kirmann soutint valeureusement ce choc, leur tua ou blessa un grand nombre d'hommes, en fit quelques-uns prisonniers, et eut, dans cette affaire, son cheval blessé sous lui. Quelques instants après, il se porta sur le village de Delmesingen, occupé par un

bataillon d'infanterie ennemie, chargea intrépidement cette colonne, forte d'environ 500 hommes, la traversa seul sabrant à droite et à gauche, lui enleva son drapeau et lui fit mettre bas les armes. Il poursuivit, en outre, jusque sous les pièces ennemies un peloton de réserve de cavalerie et lui tua un grand nombre d'hommes. Dans la soirée, il chargea avec une quarantaine d'hommes un corps de 600 cavaliers ennemis, traversa seul la colonne à deux reprises, tua cinq Autrichiens, en blessa huit, et après les avoir culbutés et forcés de passer le Danube, il revint avec 12 prisonniers. Ce fut dans cette dernière charge qu'il eut un second cheval tué sous lui d'un coup de feu.

Le 25 frimaire an IX (16 décembre 1800), à l'affaire de Neumarck, Kirmann reçut l'ordre du général Richepanse de charger à la tête du régiment sur l'infanterie autrichienne. Il exécuta cet ordre avec tant de promptitude et de précision qu'il culbuta les Autrichiens, les mit en déroute, et fit dans cette circonstance 1 500 prisonniers. Il fut blessé d'un coup de feu qui lui emporta l'annulaire de la main gauche. Le Premier consul, informé de la conduite de cet officier, lui décerna un sabre d'honneur le 19 fructidor an IX (6 septembre 1801).

Employé à l'armée des côtes de l'Océan en l'an XII et en l'an XIII, et compris comme membre de droit dans la 5e cohorte de la Légion d'honneur, il en fut nommé officier le 25 prairial an XII (14 juin 1804). Passé à la Grande Armée, il fit les campagnes d'Autriche, de Prusse et de Pologne de l'an XIV à 1807, et entra comme capitaine dans les chasseurs à cheval de la Garde impériale le 8 mai 1807. Chef d'escadron le 10 septembre 1808 dans le même régiment, il prit le commandement de la compagnie de mamelouks qui y était attachée, et c'est à la tête de ce corps qu'il fit les campagnes de 1809 en Allemagne, de 1810 et 1811 en Espagne, sous les ordres du général Dorsenne. Créé chevalier puis baron de l'Empire, il prit part à l'expédition de Russie comme major chef d'escadron des chasseurs à cheval de la Garde, et se distingua dans tous les combats qui eurent lieu pendant cette guerre mémorable, notamment le 24 octobre 1812, à la bataille de Maloyaroslavets, où il fut blessé d'un coup de biscaïen à la hanche gauche.

Pendant la campagne de Saxe, le commandant Kirmann se fit encore remarquer par sa bravoure. Le 18 octobre 1813, à la bataille de Leipzig, il fut blessé d'un coup de sabre sur la joue gauche, qui lui brisa toutes les dents de la mâchoire supérieure, d'un autre coup de sabre sur la tête et de plusieurs coups de lance dans le ventre. En 1814, il prit part à tous les faits d'armes de la campagne de France de 1814 au sein de la cavalerie de la Garde. Conservé à son corps pendant la Première Restauration, il se trouva pendant les Cent-Jours aux batailles de Charleroi, de Ligny et de Waterloo en 1815. Licencié et proposé pour la retraite le 2 novembre 1818, il se retira à Rosheim, où il fut autorisé à toucher sa pension par ordonnance royale du 23 mars 1816.

2 octobre 1804 : mort à 79 ans de l'ingénieur militaire Nicolas Joseph Cugnot, inventeur du premier véhicule automobile.

Nicolas Joseph Cugnot est un ingénieur militaire français, né le 25 février 1725 à Void (Meuse) en Lorraine, et mort le 2 octobre 1804 (à 79 ans) à Paris, connu

pour avoir conçu et réalisé, entre 1769 et 1771, le premier véhicule automobile jamais construit dans le monde. Il s'agit d'un fardier d'artillerie, mû par une machine à vapeur à deux cylindres, conservé en parfait état au musée des arts et métiers à Paris.

Le travail de Cugnot reste centré sur le domaine militaire. Ses observations sur l'artillerie lourde, le transport et la fortification lui inspirent quelques idées d'inventions nouvelles. Ainsi, il met au point un fusil spécial utilisé par les militaires à cheval. Cependant, ayant d'autres perspectives, concernant entre autres les machines à vapeur, il se retire de l'armée en 1763, pour se consacrer à ses propres recherches.

Après un bref séjour à Bruxelles, Cugnot rentre à Paris et publie en 1766 *Éléments de l'art militaire ancien et moderne* et, en 1769, *Fortification de campagne théorique et pratique*, ouvrage qui rencontrera un certain succès et grâce auquel il se fait connaître dans les milieux militaires. Son concept de véhicule à vapeur, jusqu'alors jamais envisagé, est pris au sérieux. La technologie toute nouvelle de la machine à vapeur (voir Denis Papin et James Watt) est alors un domaine de recherche de pointe.

Le duc de Choiseul, alors secrétaire d'État de la Guerre, tente au même moment de développer l'artillerie : Jean-Baptiste Vaquette de Gribeauval, l'ingénieur militaire délégué à ces missions, donne sa chance à Cugnot et à son fardier. Très intéressé, Choiseul soutient la construction d'un premier prototype, « *aux frais du roi* », en 1769, surnommé le « *cabriot* ». Les essais sont menés en octobre.

Ceux-ci sont concluants, malgré quelques problèmes techniques. La construction d'un second prototype en vraie grandeur est alors ordonnée par Gribeauval. C'est un grand tournant dans la carrière de Cugnot : le coût exorbitant du projet et les fortes réserves émises par les ingénieurs quant à sa « *faisabilité* » n'ont pas suffi à invalider le programme.

La suite de la vie de Cugnot est semée de déconvenues. Le véhicule « *grandeur nature* » étant prêt en 1770, ses premiers essais ont lieu en novembre 1770 à Vanves. Un premier accident survient : on ne parvient pas à freiner le fardier qui défonce un mur en briques.

Une fois l'engin réparé, en juin 1771, Cugnot perd deux de ses précieux soutiens, Choiseul et Gribeauval : le premier a quitté ses fonctions un an plus tôt, le second est également tombé en disgrâce. Les essais ne peuvent se poursuivre. Le prototype est entreposé à l'Arsenal où il tombe dans l'oubli.

À partir de ce moment, on n'entend plus parler de Cugnot dans le domaine militaire. Il continue cependant ses recherches seul : il publie en 1778 *Théories de la Fortification*. À partir de 1779, il touche une pension de 660 livres par an, eu égard à l'intérêt de ses inventions. Dix ans plus tard éclate la Révolution française à Paris : il perd ses revenus et s'installe en Belgique. En 1800, à son retour à Paris, une maigre rente du Consulat lui est attribuée, grâce à laquelle il peut finir sa vie sans souci financier. Cugnot meurt en octobre 1804 à Paris, sans descendance.

C'est donc essentiellement le prototype connu comme le « *fardier de Cugnot* » qui a immortalisé le nom de son créateur. Selon certains de ses contemporains, comme Gribeauval, deux fardiers ont été construits officiellement, le premier étant un modèle réduit.

C'est sans doute lors de son service dans l'armée que Cugnot élabore son projet de fardier à vapeur. L'observation des énormes caissons à traction hippomobile servant au déplacement des pièces d'artillerie, la lourde intendance nécessaire à l'entretien des animaux, source de retard et de lenteur, suggère sans doute à Cugnot une solution visant à remplacer la traction hippomobile. Ce problème avait déjà été envisagé par son prédécesseur Denis Papin, qui a construit un bateau à vapeur dès 1707, ainsi que par Thomas Newcomen, créateur de la première machine à vapeur proprement dite. Néanmoins, ces inventions ont dû influencer Cugnot.

Les dimensions du véhicule sont importantes : 7,25 m de long et 2,19 m de large. Les roues arrière font 1,23 m de diamètre. Il ne pèse pas moins de 2,8 tonnes à vide et environ 8 tonnes en charge : ancêtre, outre de l'automobile, des chars d'assaut modernes, le fardier est avant tout conçu pour le transport des canons. La célèbre « *marmite* », cuve à eau du système de propulsion, mesure près de 1,50 m de diamètre. La réalisation d'un tel projet nécessite des fonds considérables : il coûte environ 20 000 livres de l'époque, comparables à 200 000 euros de 2014. L'armée ne regarde donc pas sur les moyens : ce nouveau système de transport d'armes lourdes suscite un intérêt indéniable.

C'est grâce au soutien financier de Gribeauval et de Choiseul que le second fardier est construit après les essais du premier en 1769 : il est alors fait appel à Denis Brézin dès avril 1770 pour le lancement du « *chantier* » ; les pompes (cylindres et pistons) sont fabriquées à l'Arsenal de Strasbourg. Rien n'est refusé au bon déroulement de ce projet d'avant-garde. Le « *chariot à feu* », après sa réparation (cf. accident de 1770), est prêt en juin 1771.

Le véhicule se compose de deux parties principales : le moteur (foyer et chaudière), c'est-à-dire la marmite située à l'avant, énorme récipient sous pression, en cuivre, et le châssis, constitué de deux poutres longitudinales reliées par des traverses en bois, structure où doivent prendre place le conducteur et le chargement. La charge repose essentiellement sur les deux grandes roues arrière.

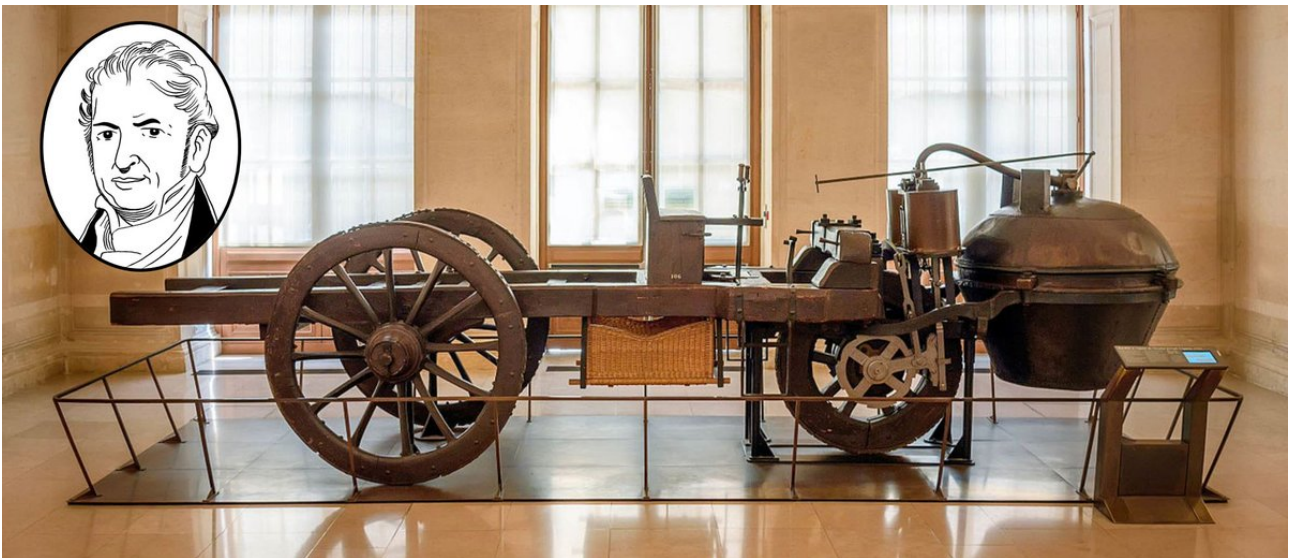
S'agissant de la partie avant, tractrice, les idées de Cugnot sont déjà innovatrices : le « *moteur* » est constitué d'une machine à vapeur à deux cylindres verticaux, les pistons entraînant une unique roue motrice. La marmite alimente la machine à vapeur grâce à un système de transmission de vapeur d'eau sous pression. La machine entraînant la roue motrice par pistons est le prototype simplifié des locomotives à vapeur du siècle suivant.

L'appellation « *fardier* » désigne ce type de chariots destinés au transport des charges très lourdes (fardeaux).

Dans l'histoire humaine, le « *chariot à feu* » de Cugnot est le premier véritable prototype de véhicule automobile capable de transporter son conducteur et une charge. C'est aussi la première machine à vapeur à rotation.

Le fardier utilise un moteur dérivé de la machine de Thomas Newcomen pour faire tourner une roue motrice unique à l'aide de deux pistons transmettant l'énergie fournie par une chaudière à vapeur. La « *marmite* » contient une réserve d'eau portée à ébullition par un foyer à bois et la vapeur se transmet via un tuyau à deux pistons entraînant la roue dans un mouvement circulaire (machine dite « *atmosphérique* » de type Newcomen). Le véhicule dispose de quatre commandes : le frein, les poignées de direction (sorte de volant) qui agissent sur la roue motrice, une tringle reliée au robinet de vapeur et faisant office d'accélérateur, et deux cliquets inversant le mouvement à double effet des pistons pour engager la marche arrière.

Demeuré à l'état de prototype, le fardier souffre de graves défauts de jeunesse. Tout d'abord la mise en œuvre est très longue : l'eau doit atteindre la température voulue ; puis le combustible se consume très rapidement. Les pauses pour recharger le moteur sont donc fréquentes : toutes les douze minutes environ. Le fardier, lorsqu'il est en côte, ne développe pas assez de puissance, du fait de la faible pression de la vapeur. Cugnot n'a pas résolu le problème du freinage, ce qui peut être fatal en descente : la simple pédale qui sert de frein est pratiquement inopérante dans ce cas. Enfin, la vitesse maximale, bien que constituant un succès technologique remarquable, reste néanmoins faible (entre 3,5 et 4 km/h) et permet tout juste de suivre une armée à pied. En dépit de son utilité certaine dans le transport de charges lourdes, le fardier de 1771 n'est donc pas, en l'état, capable de remplacer efficacement les chevaux.



2 octobre 1835 : bataille de Gonzales (révolution texane).

En 1831, Green DeWitt demanda aux autorités mexicaines de prêter aux colons de Gonzales un canon pour les aider à se protéger des raids fréquents des Comanches. L'un d'eux a été fourni, à condition que le canon soit rendu aux Mexicains sur demande. Au cours des quatre

années suivantes, la situation politique au Mexique se détériore et, en 1835, plusieurs États se révoltent. Alors que les troubles se répandaient, le colonel Domingo de Ugartechea, commandant de toutes les troupes mexicaines au Texas, jugea imprudent de laisser une arme aux habitants de Gonzales et demanda le retour du canon.

Lorsque la demande initiale a été refusée, Ugartechea a envoyé 100 dragons pour récupérer le canon. Les soldats s'approchèrent de Gonzales le 29 septembre 1835, mais les colons utilisèrent diverses excuses pour les empêcher d'entrer dans la ville, tout en envoyant secrètement des messagers pour demander de l'aide aux communautés voisines. En deux jours, jusqu'à 140 Texans se rassemblèrent à Gonzales, tous déterminés à ne pas abandonner le canon. Le 1er octobre, les colons ont voté pour déclencher un combat. Les soldats mexicains ont ouvert le feu alors que les Texans approchaient de leur camp aux premières heures du 2 octobre. Après plusieurs heures de tirs désespérés, les soldats mexicains se sont retirés.

Bien que l'escarmouche ait eu peu de signification militaire, elle a marqué une rupture nette entre les colons et le gouvernement mexicain et est considérée comme le début de la révolution texane. La nouvelle de l'escarmouche se répandit dans tous les États-Unis, où elle était souvent appelée le « *Lexington du Texas* ».

Deux canons ont été utilisés par les Texans dans les combats, le six livres en bronze contesté et un esmeril espagnol plus petit en fer, son calibre étant d'une livre ou moins.

Le sort du canon est contesté. Il a peut-être été enterré et redécouvert en 1936, ou il a peut-être été saisi par les troupes mexicaines après la bataille d'Alamo. Un six livres en bronze a été noté comme l'un des vingt et un gros canons capturés et enterrés par les Mexicains à l'Alamo, déterrés en 1852 et envoyés à New York en 1874 pour être coulés dans une cloche qui est suspendue dans l'église épiscopale Saint-Marc à San Antonio; tandis qu'un canon de fer plus petit a été abandonné dans un ruisseau et découvert par une inondation en 1936, exposé au Gonzales Memorial Museum à partir de 2020.

2 octobre 1847 : naissance de Paul von Hindenburg.

Paul von Hindenburg est un militaire et homme d'État allemand, né le 2 octobre 1847 à Posen et mort le 2 août 1934 au manoir de Neudeck. Du fait de son prestige et de sa longévité, il joua un rôle important dans l'histoire de l'Allemagne.

Après une longue carrière militaire au cours de laquelle il participe, notamment, à la bataille de Sadowa pendant la Guerre austro-prussienne de 1866 puis à la Bataille de Saint-Privat pendant la guerre franco-prussienne de 1870, Hindenburg occupe la scène militaire et politique allemande de 1914 à sa disparition. Lorsque commence la Première Guerre mondiale, il est sollicité par l'empereur Guillaume II. Vainqueur de la bataille de Tannenberg, Hindenburg est nommé chef du Grand État-Major de l'Armée impériale allemande deux ans plus tard, en 1916. Il assumera la position de *Generalfeldmarschall* jusqu'à la fin du conflit, dirigeant l'Allemagne avec le général Ludendorff, sous la forme d'une dictature militaire.

Auréolé de son prestige militaire que la défaite de l'Empire allemand n'a pas affecté, le maréchal von Hindenburg est élu président du Reich à l'issue du scrutin présidentiel d'avril 1925 ; il succède au social-démocrate Friedrich Ebert, décédé dans l'exercice de ses fonctions. Aisément réélu pour un second septennat, le président Hindenburg n'empêche cependant pas l'ascension politique d'Adolf Hitler, qu'il nomme chancelier du Reich. À sa mort en 1934, Hitler occupera la fonction de président du Reich et s'octroiera ainsi tous les pouvoirs *de facto*, sans pour autant supprimer le poste *de jure*, puisqu'il sera occupé par Karl Dönitz lors de la dernière semaine du Troisième Reich.



2 octobre 1914 : mort du capitaine Maurice Cortier (Drouilly - Marne).

Le premier explorateur et cartographe du massif montagneux de l'Adrar des Ifoghas (actuel Mali) meurt des blessures reçues lors de la contre-attaque de la Marne (25 septembre). Saint-Cyrien, officier des troupes coloniales, il est l'un des meilleurs connaisseurs du Sahara pour l'avoir sillonné au cours de nombreuses missions notamment dans l'Adrar des Ifoghas (1907), le Tassili Najjer (1908) et le Tanezrouft (1913)

Il est l'auteur de plusieurs études et notamment de l'ouvrage ***D'une rive à l'autre du Sahara***, Paris, Emile Larose, 1908.



détaillé des événements en Mandchourie après le 18 septembre 1931, construit sur la base de témoignages oculaires. Le récit porte une attention particulière aux origines et au développement de l'état du Mandchoukouo, créé grâce au soutien de l'armée japonaise. Il évoque également les intérêts économiques du Japon en Mandchourie et en Chine tout entière, et de la nature et des effets du boycott chinois anti-japonais. Les intérêts de l'Union soviétique dans la région sont également mentionnés. Le rapport présente ensuite les conditions d'une solution acceptable, et le format d'un potentiel accord Sino-Japonais.

Le rapport ne remplit pas son principal objectif, qui était l'étude des causes de l'incident de Mukden. Sur ce sujet, il présente les réclamations japonaises sans en commenter la légitimité. Bien qu'il n'y ait eu aucun doute sur la culpabilité du Japon pour les cinq membres de la commission, Henri Claudel, le délégué français, insiste pour que le Japon ne soit pas présenté comme l'agresseur.

En dépit du soin apporté à l'impartialité entre les positions chinoise et japonaise, le rapport reste considéré comme favorable à la Chine, déclarant ainsi que les opérations de l'Armée impériale japonaise après l'incident de Mukden ne sont pas un acte de légitime défense. Il conclut également que le nouvel état du Mandchoukouo n'aurait jamais été formé sans la présence des troupes japonaises, qu'il n'avait aucun soutien chinois et qu'il n'était pas issu d'un mouvement spontané d'indépendance.

En septembre 1932, même avant l'annonce publique de la publication du rapport Lytton le 2 octobre, le gouvernement japonais reconnaît officiellement le gouvernement fantoche du Mandchoukouo.

Lorsque le rapport est lu devant l'assemblée générale de la Société des Nations et qu'une motion condamne le Japon pour son agression, la délégation japonaise, menée par l'ambassadeur Yōsuke Matsuoka, quitte la pièce. Le Japon se retire officiellement la Société des Nations le 27 mars.

Finalement, le rapport Lytton montre les faiblesses de la Société des Nations et son incapacité à imposer ses décisions. La durée de rédaction du rapport complique particulièrement la situation, le Japon en profitant pour affermir son contrôle sur la Manchourie et donc se montrer capable de rejeter la condamnation de la Société des Nations avec impunité.



2 octobre 1851 : naissance du Maréchal Foch.

Lire le [texte dédié](#) sur Theatrum Belli

