

23 décembre 484 : mort de Hunéric, roi des Vandales.

Hunéric naît autour de 420, une source suggère qu'il est né en Espagne, avant même la transition vandale en Afrique 429. Il est le fils aîné du roi Genséric. Vers 440, il épouse une princesse wisigothe, fille du roi Théodoric.



Vandales. Crédit : Angus McBride.

En 442, il est envoyé à Ravenne comme otage chez l'empereur Valentinien III dans le cadre d'un traité signé par son père avec ce dernier. Et, à cette occasion, il est fiancé à Eudocia avec l'assentiment de l'empereur. Hunéric est renvoyé à Carthage peu de temps après, Genséric ayant respecté le traité. En 444, la fille du roi Théodoric, accusée d'avoir voulu empoisonner Hunéric, est mutilée au visage (dont le nez et les oreilles coupés) avant d'être renvoyée en Gaule chez son père.

Le 2 juin 455, Genséric met à sac Rome pendant 14 jours et retourne à Carthage avec un énorme butin et de nombreux otages dont l'impératrice, Eudoxie et ses filles, Eudocia et Placidia. Eudocia, promise depuis 442, est mariée de force à Hunéric. De cette union, naît le futur roi Hildéric. En 472, Eudocia s'enfuit à Jérusalem, « *dégoûtée, dit-on, par l'arianisme fanatique de son mari* », pour y mourir.

Le 25 janvier 477, à la mort de son père, Hunéric devient roi des Vandales. Il prend alors la « précaution » de faire assassiner deux de ses frères encore vivants, les princes Théudric et Théodéric, ainsi que leurs femmes et leurs enfants et certains de leurs partisans, comme l'évêque arien Jucundus, qui est brûlé vif.

Bien qu'il soit un fervent adhérent à l'arianisme, son règne débute avec un certain nombre d'ouvertures religieuses. À la suite de la visite d'une mission diplomatique de l'Empire romain d'Orient dirigée par Alexandre, Hunéric rétablit les propriétés saisies par son père auprès des marchands de Carthage. Il lève également la politique de persécution des catholiques romains locaux, leur permettant d'organiser un synode où ils élisent un nouvel évêque catholique de Carthage, Eugène, après que le poste eut été vacant pendant 24 ans.

Cependant, peu de temps après l'ordination d'Eugène, Hunéric retourne sa parole, et commence à persécuter de nouveau les catholiques⁵. Il essaie également de faire tomber la propriété catholique à l'Etat, mais quand ceci provoque trop de protestation de l'empereur byzantin, il choisit à la place d'exiler un certain nombre de catholiques vers une province lointaine. Le 1^{er} février 484, il organise une réunion d'évêques catholiques, avec des évêques ariens, mais le 24 février 484, il expulse de force les évêques catholiques de leurs offices, et en bannit quelques-uns en Corse. Quelques-uns sont exécutés, y compris l'ancien proconsul Victorien, avec Frumentius et d'autres riches marchands, qui sont tués à Hadrumetum, après avoir refusé de devenir ariens. Parmi ces exilés figurent Vigile, évêque de Thapsus, qui a publié un traité théologique contre l'arianisme. En outre, il persécute et déporte pour les provinces d'outre-mer, tout le long de son règne, un grand nombre de manichéens.

Vers 480, il réalise de grands travaux qui ont consisté à assécher un secteur du littoral grâce à une machine appelée *coclea*, c'est-à-dire une vis d'Archimède. Pour cela, Hunéric est loué par le poète romain Caton.

À la fin 484, alors qu'une famine, produite par une sécheresse insolite éclate, suivie par une épidémie de peste dont il est lui même victime, les Berbères des Aurès (dans l'actuelle Est de l'Algérie), peut-être sous l'égide du chef Masties, se soulèvent et se séparent avec succès de la domination vandale.

Il meurt de maladie le 23 décembre 484, et est remplacé par son neveu, Gunthamund.

L'historien catholique Victor de Vita, qui laisse de lui un portrait accablant, le qualifie de « *plus monstrueux des scélérats* », insistant sur sa maladie à la fin de sa vie (probablement la gangrène de Fournier), « *qu'il avait méritée* », il indique qu'« *il fut envahi par la pourriture et la vermine, de sorte que l'on n'enterra pas un cadavre, mais des lambeaux de corps humain : il subit ainsi le même sort que cet ancien roi dont le cadavre pourri fut enfoui comme celui d'un âne* ».

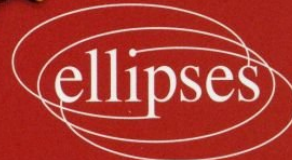
23 décembre 558 : en Gaule, Clotaire 1er devient roi des Francs à la mort de Childebert 1er.

BIOGRAPHIES & MYTHES HISTORIQUES

LES MÉROVINGIENS

Jean Heuclin





Son nom

signifie « *Armée de gloire* » en vieux haut-allemand.

Après la mort de Clovis survenue le 27 novembre 511, le royaume des Francs est partagé entre Clotaire et ses trois frères : Thierry 1^{er}, Clodomir et Childebert 1^{er}. En raison du droit de la mère (*Mutterrecht*), il est attribué aux différentes reines, pour leurs fils, une portion de royaume en tenant « *la balance égale* ». Clovis ayant eu deux épouses, le royaume est d'abord divisé en deux. L'aîné, Thierry, fils de la première épouse, est largement avantagé en recevant le royaume de Reims. Clotaire partage la deuxième moitié avec ses deux autres frères. Clotaire reçoit la partie nord, Childebert la partie centrale (royaume de Paris) et Clodomir la partie sud (royaume d'Orléans).

Le royaume de Clotaire se compose de deux parties, l'une en Gaule belge, correspondant au royaume des Francs saliens, où il établit sa capitale à Soissons et qui comprend les diocèses d'Amiens, d'Arras, de Saint-Quentin et de Tournai, l'autre en Gaule aquitaine comprenant les diocèses d'Agen, Bazas et Périgueux.

23 décembre 1847 : reddition d'Abd El-Kader (Algérie).

Abdelkader ibn Muhieddine, connu comme l'**émir Abdelkader**, ou **Abdelkader El Djezairi (Abdelkader l'Algérien)**, né le 6 septembre 1808 à El Guettana en régence d'Alger, et mort le 26 mai 1883 à Damas, dans l'Empire ottoman, au vilayet de Syrie, est un émir, chef religieux et militaire algérien, qui mène une lutte contre la conquête de l'Algérie par la France au milieu du XIX^e siècle.

Savant musulman, il se retrouve de façon inattendue à mener une campagne militaire. Il constitue un groupement de populations de l'ouest algérien qui, pendant de nombreuses années, résistent avec succès contre l'une des armées les plus avancées d'Europe. Son respect constant concernant ses opposants chrétiens, suscite une admiration généralisée ; son intervention cruciale pour sauver la communauté chrétienne de Damas d'un massacre en 1860 lui amène des honneurs et récompenses du monde entier. En Algérie, ses efforts pour unifier le pays contre les envahisseurs extérieurs le voient salué et qualifié de « *Jugurtha moderne* » et sa capacité à combiner autorité religieuse et politique, le conduit à être acclamé comme « *prince parmi les saints, et saint parmi les princes* ».



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

23 décembre 1953 : L'aéronavale française s'enrichit d'un 3e porte-avions, le *Bois-Belleau*, ex-*Belleau Wood*, cédé à la France par la marine américaine.

Partie de Norfolk (Virginie), la belle unité entre à Toulon à 09 h 00. Elle mouille à proximité du porte-avions *La Fayette* (ex-*Langley*), navire du même type transféré par les États-Unis. Le troisième porte-avions français, *Arromanches* (ex-*Colossus*), se trouve alors en Indochine.

Le vice-amiral d'escadre Lambert, préfet maritime, et le vice-amiral Périès, commandant l'aéronavale en Méditerranée, montent à bord pour saluer le capitaine de vaisseau Mornu et ses 1 400 hommes d'équipage. Les fusiliers marins rendent les honneurs militaires.

Après avoir déchargé du matériel aéronaval destiné à Bizerte, le *Bois-Belleau* débarque à Toulon la trentaine de chasseurs F4U-7 *Corsair* présents sur son pont d'envol, long de 185,9 m et large de 31,7 m. Ce porte-avions léger, 13 000 t en pleine charge, atteint 32 nœuds.

Le *La Fayette* et le *Bois-Belleau* dérivent de coques de croiseurs légers transformées en porte-avions, leurs machines d'origine ayant été conservées. Des bulbes d'étrave ont été ajoutés pour améliorer la tenue à la mer.

Après un carénage à Toulon, le *Bois-Belleau* participe de 1954 à 1957 aux grands exercices nationaux et OTAN en Méditerranée. En mai 1957, il se rend à Hampton Roads (États-Unis) avec le croiseur *De Grasse* pour la revue navale du bicentenaire de l'*US Navy*, en présence de flottes de trente nations. Entre février et mars 1958, ses *Corsair* effectuent des frappes d'appui aérien lors des opérations en Algérie.

Après six missions de transport d'avions entre Norfolk et Toulon, il est rendu à l'*US Navy* le 12 septembre 1960. Le navire est démantelé en 1961-1962.

Le *Bois-Belleau* aura parcouru 183 216 milles nautiques sous pavillon français !

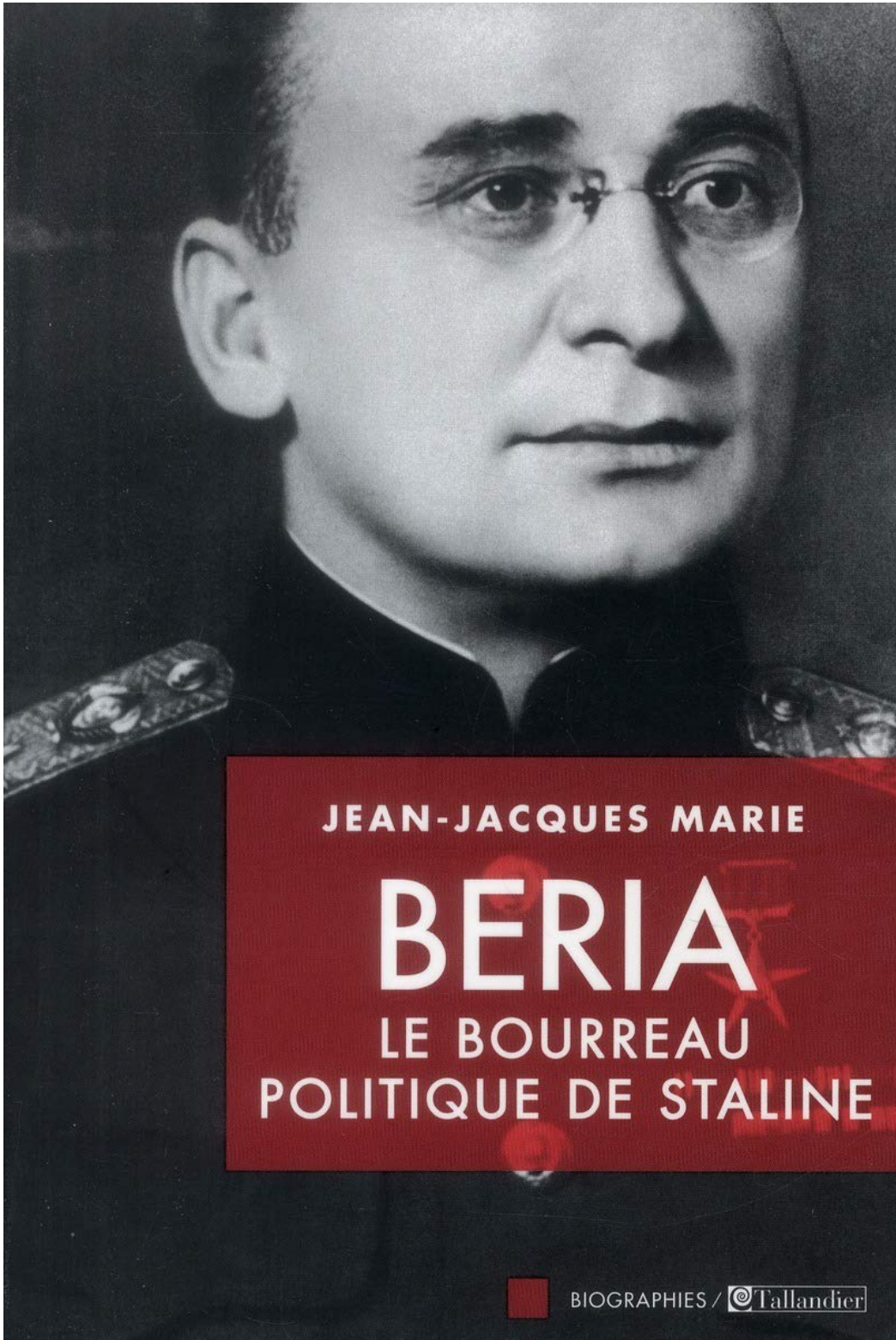
Source : [Romain Grand / LinkedIn](#).



23 décembre 1953 : exécution du dirigeant et ancien chef des services de sécurité soviétiques Lavrenti Beria avec six de ses « complices » (Vladimir

Dekanozov, Vsevolod Merkoulou, Bogdan Koboulov, Sergo Goglidzé, Lev Vlodzimirsky, et Pavel Mechik).

Lavrenti Pavlovitch Beria, né le 29 mars 1899 à Merkheoul (Empire russe, actuelle république séparatiste auto-proclamée géorgienne d'Abkhazie) et mort exécuté le 23 décembre 1953 à Moscou, est un homme politique soviétique. Bras droit de Joseph Staline, il est une figure clé du pouvoir soviétique de 1938 à 1953. Chef du NKVD en premier lieu, il est à ce titre l'un des responsables du massacre de Katyń. Il est par la suite membre du Politburo de 1946 à son arrestation, et contrôle l'ensemble de la sécurité intérieure et extérieure de l'Union soviétique.



Staline le présente à Ribbentrop comme « *le chef de notre Gestapo* » lors de la signature du Pacte

germano-soviétique ; lors de la conférence de Yalta, il le présente comme « *notre Himmler* » au président des États-Unis Franklin Roosevelt. Il reste reconnu comme un personnage sadique, cruel et pervers.

Son rôle est primordial dans l'organisation industrielle du Goulag, la répression de la désertion lors de la Seconde Guerre mondiale — il est le créateur du SMERSH —, le développement d'un réseau d'espionnage international performant et la répression dans les États satellites (comme dans l'exemple des procès de Prague). Il organise l'accession de l'Union soviétique au statut de puissance nucléaire.

En 1953, alors que Staline a déjà programmé son élimination en montant de toutes pièces un « *complot mingrélien* », la mort du dictateur le sauve *in extremis*.

Quelques mois plus tard, alors qu'il est premier vice-président du Conseil des ministres de l'Union soviétique et prépare sa prise du pouvoir, il est piégé par les autres membres du Politburo, parmi lesquels Nikita Khrouchtchev qui va émerger à la tête de l'URSS. À l'occasion d'une réunion de routine au Kremlin, Beria est arrêté et exécuté. Il existe au moins trois versions différentes de son arrestation, aucune ne pouvant être prouvée comme exacte. Sa mort marque le début de la déstalinisation.

23 décembre 1910 : naissance du SS-Brigadeführer Kurt Meyer, surnommé « Panzermeyer ».

Kurt Adolf Wilhelm Meyer, surnommé *Panzermeyer*, né le 23 décembre 1910 à Jerxheim, dans le duché de Brunswick intégré dans l'Empire allemand, mort le 23 décembre 1961 à Hagen en Rhénanie-du-Nord-Westphalie (République fédérale d'Allemagne), a servi en tant qu'officier dans la Waffen-SS, reçu plusieurs décorations militaires, et été condamné pour crimes de guerre.

Kurt Meyer
dit
« PANZERMEYER »

Soldats du Reich



EDITIONS HEIMDAL

Il commande la 14^e Panzerabwehr Kompanie lors de l'invasion de la Pologne. La nuit du 7 septembre, il est blessé par balle à l'épaule : c'est sa première blessure au combat. Peu après, il est nommé à la

tête de la *15^e Kradshützen Kompanie*. Il reçoit la croix de fer de seconde classe au cours de cette campagne, le 25 septembre 1939.

Il participe à la campagne des Pays-Bas et de France, à la tête de sa compagnie. Il reçoit la croix de fer de première classe le 31 mai 1940. Sa compagnie devient *l'Aufklärungsabteilung* (groupe de reconnaissance) de la *1^{re} Panzerdivision SS Leibstandarte SS Adolf Hitler* et Meyer est promu au grade de *SS-Sturmbannführer* (équivalent de commandant). À ce poste, il remporte des succès importants lors de la bataille de Grèce au printemps 1941.

Au cours de l'opération Barbarossa (invasion de l'Union soviétique), à la tête de son unité, Kurt Meyer est le fer de lance de la division en Ukraine et s'empare de Rostov-sur-le-Don en novembre 1941. Les SS découvrent alors l'hiver russe : la portion de front dont est responsable Kurt Meyer est tellement étendue qu'il n'arrive à tenir ses positions que grâce à l'appui des Ukrainiens enrôlés pour lutter contre les Soviétiques.

En 1943, il participe à la reconquête de Kharkov. Le 23 février 1943, il reçoit la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne. Peu de temps avant la bataille de Kursk, il quitte la division *Leibstandarte SS Adolf Hitler* pour être transféré à la *12^e Panzerdivision SS Hitlerjugend* : il s'agit d'une division composée de jeunes soldats (que les alliés surnomment la « *baby division* »), principalement issus des Jeunesses hitlériennes ; ces jeunes pourraient ensuite devenir cadres dans d'autres divisions. Il obtient alors le commandement du Régiment 25 et se voit promu au grade de *Standartenführer*, l'équivalent de colonel.

La division est transférée en France au printemps 1944 et, lors du Débarquement, reçoit l'ordre de rejoindre la région de Caen pour lutter contre les forces anglo-canadiennes qui menacent de prendre la ville ; Kurt Meyer installe son PC à l'abbaye d'Ardenne, au nord de la ville. Le 16 juin 1944, après la mort de Fritz Witt, tué lors d'un bombardement côtier de la Royal Navy, Meyer est nommé à la tête de sa division. Les combats pour la défense de la ville sont âpres : Caen n'est complètement conquise par les Alliés que le 21 juillet.

À la suite de ses faits d'armes pendant la bataille de Normandie, le 27 août 1944, il reçoit la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne et glaives (avec le n° 91).

Lire sur Theatrum Belli : [La bataille de Normandie vue de l'autre côté : les Alliés affrontent la « Baby Division »](#)

23 décembre 1913 (date précise controversée) : premier vol du bombardier lourd russe Ilya Muromets.

Le Sikorsky Ilya Muromets était une classe d'avions de ligne commerciaux quadrimoteurs russes d'avant la Première Guerre mondiale, utilisés comme bombardiers lourds militaires par l'Empire russe pendant ce conflit. La série d'avions tire son nom d'Ilya Muromets, un héros du folklore russe. Elle était dérivée du Russky Vityaz ou Le Grand, le premier avion quadrimoteur au monde, conçu

par Igor Sikorsky. L'*Ilya Muromets*, tel qu'il apparut en 1913, était un appareil révolutionnaire, destiné au transport commercial grâce à son fuselage spacieux intégrant un salon passagers et des toilettes. L'*Ilya Muromets* fut le premier avion multimoteur de série au monde, avec au moins 60 exemplaires construits. Durant la Première Guerre mondiale, il devint le premier bombardier quadrimoteur à équiper une unité de bombardement stratégique dédiée. Ce bombardier lourd était sans égal au début du conflit, les Puissances centrales ne disposant d'aucun appareil capable de rivaliser avec lui avant une période beaucoup plus tardive.

L'*Ilya Muromets* (Sikorsky S-22) a été conçu et construit par Igor Sikorsky à l'usine de carrosses Russo-Baltic (RBVZ) de Saint-Pétersbourg en 1913. Il était basé sur son précédent S-21 *Russky Vityaz*, qui a commencé comme le bimoteur *Le Grand*, puis comme le bimoteur en tandem *Bolshoi Baltisky* avant de placer les quatre moteurs du *Baltisky* dans une configuration de tracteur le long du bord d'attaque de l'aile inférieure pour créer le *Russky Vityaz* — qui a joué un rôle important dans le développement de l'aviation russe et des industries aéronautiques multimoteurs du monde.

L'*Ilya Muromets* fut initialement conçu et construit comme un avion de luxe. Il fut le premier appareil à disposer d'un salon passagers isolé, comprenant des fauteuils en osier, une couchette, un salon, ainsi que les premières toilettes de vol. L'avion était également équipé du chauffage et de l'éclairage électrique. Le poste de pilotage du S-22 offrait suffisamment d'espace pour permettre à plusieurs personnes d'observer le pilote. Des ouvertures de chaque côté du fuselage permettaient aux mécaniciens de grimper sur les ailes inférieures pour entretenir les moteurs en vol. Une trappe sur le côté gauche donnait accès à la cabine principale, située derrière le poste de pilotage. Cette dernière était dotée de deux grandes fenêtres de chaque côté. Plus loin se trouvait une cabine privée comprenant une couchette, une petite table et une armoire. L'éclairage était assuré par une éolienne et le chauffage par deux longs tuyaux d'échappement traversant les angles de la cabine. Malgré ces nombreuses avancées, les instruments de vol de l'*Ilya Muromets* restaient rudimentaires. L'instrumentation comprenait quatre tachymètres (un par moteur), un compas, un altimètre et un anémomètre rudimentaires, deux tubes en verre en forme de U et une bille pour l'indication d'inclinaison, ainsi qu'une série de barres horizontales disposées verticalement sur le nez du fuselage pour mesurer les montées et les descentes. Plus tard, sur les versions bombardiers, un indicateur de dérive et un viseur de bombardement élémentaire furent ajoutés pour faciliter le bombardement.

En 1913, l'*Ilya Muromets* n° 107 effectua son premier vol. Le 11 février 1914, le second prototype (cellule n° 128) décolla pour son premier vol de démonstration avec 16 passagers à bord, établissant un record du nombre de passagers transportés. Du 30 juin au 12 juillet 1914, il établit un record du monde en effectuant un aller-retour entre Saint-Pétersbourg et Kiev, soit une distance d'environ 1 200 km. L'aller dura 14 heures et 38 minutes, avec un ravitaillement à Orcha, et le retour, avec une escale à Novosokolniki, fut encore plus rapide, en environ 13 heures. Selon Sikorsky, « *le vol de 2 600 km (1 600 miles) a prouvé de manière concluante la valeur des grands avions multimoteurs. L'armée a passé commande de dix avions*

quadrimoteurs de type Ilya Mourometz et le personnel de l'usine s'est réjoui de cette approbation finale des résultats de deux années de dur labeur. » Les éloges reçus par Sikorsky comprenaient la remise par le tsar Nicolas II de l'Ordre de Saint-Vladimir, quatrième classe, l'obtention d'une exemption du service militaire en temps de guerre pour lui permettre de poursuivre ses travaux de conception, et la promesse d'une subvention de 100 000 roubles de la Douma d'État. Lors d'une revue militaire impériale à Krasnoïe Selo en juillet, Nicolas II a décoré et baptisé le prototype militaire *Ilya Mourometz* type B, n° 128, « Kievsky ».

Lors des essais, les Ilya Muromet furent équipés de skis et de flotteurs en prévision de la production de nouvelles versions. Sans la Première Guerre mondiale, les *Ilya Muromets* auraient probablement effectué leurs premiers vols commerciaux la même année.



Au début de la Première Guerre mondiale, Sikorsky, encouragé par les résultats des vols d'essai, redessina l'appareil pour en faire le « *Ilya Mourometz militaire, type V* », le premier

bombardier lourd conçu spécifiquement à cet effet. Ce nouveau bombardier lourd était légèrement plus petit et plus léger que le type A. Des supports internes pouvaient emporter jusqu'à 800 kg de bombes, et des emplacements pour jusqu'à neuf mitrailleuses furent ajoutés pour l'autodéfense, notamment à l'extrémité arrière. Le *Mourometz* (dans sa variante S-25 Geh-2, mars 1916) fut le premier avion de l'histoire à intégrer un poste de mitrailleur arrière. Les moteurs étaient protégés par un blindage de 5 mm d'épaisseur. La version militaire fut expressément conçue pour les vols long-courriers, aussi bien pour les missions de bombardement que de reconnaissance.

Au début de la Première Guerre mondiale, seuls deux bombardiers *Ilya Muromets* furent achevés sur une série initiale de dix appareils. En août 1914, l'*Ilya Muromets* entra en service au sein de l'aviation impériale russe et, le 10 décembre 1914, les Russes formèrent leur première escadrille de dix bombardiers, un nombre qui fut progressivement porté à vingt à la mi-1916. Les opérations avec ces bombardiers lourds commencèrent le 12 février 1915 par un raid sur les positions allemandes de première ligne.

Les pilotes de chasse allemands hésitaient souvent à attaquer les *Ilya Muromets* en vol en raison de leur puissance de feu défensive, notamment la position unique de leur mitrailleuse de queue, et de la difficulté à abattre un appareil aussi imposant. Une fois engagés, les petits chasseurs subissaient également les secousses des hélices des quatre gros moteurs.

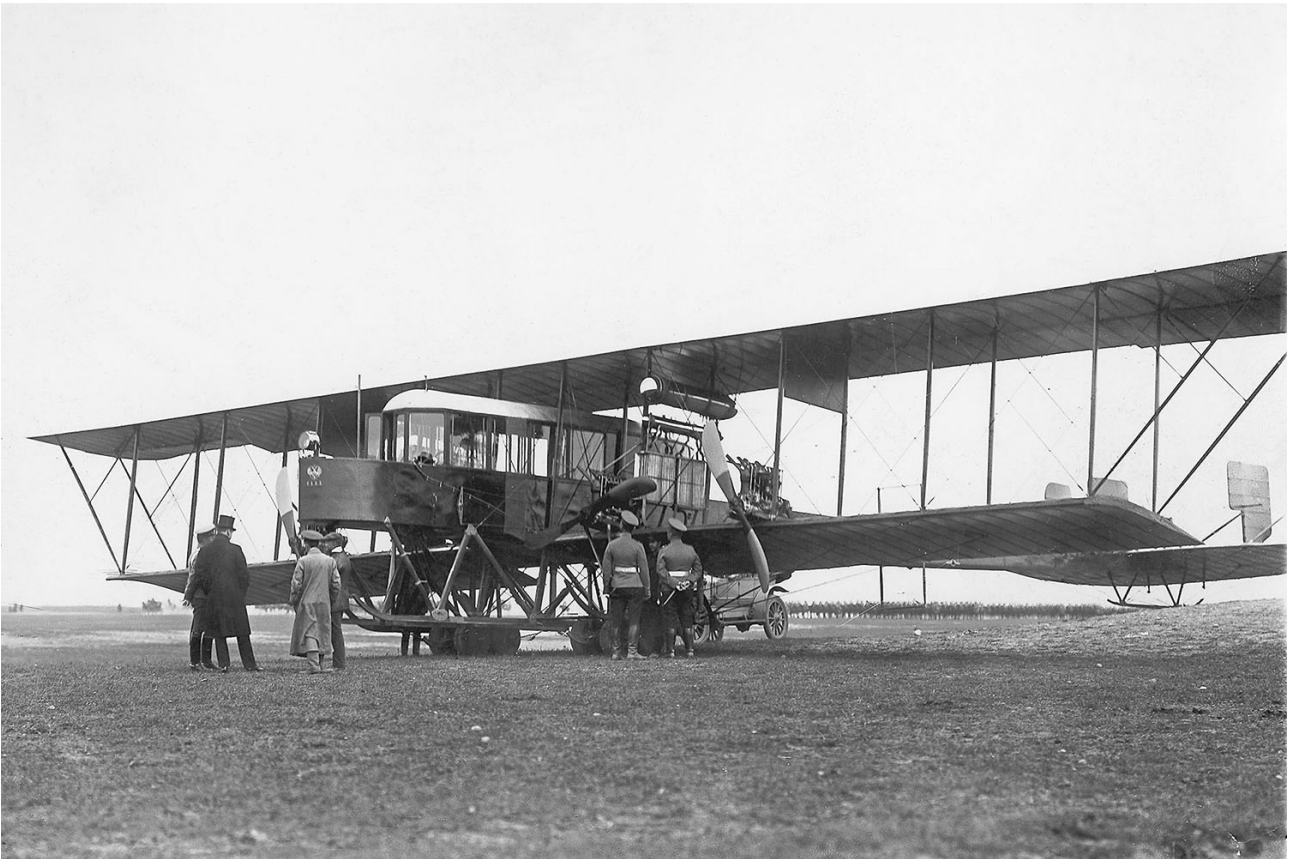
Le 12 septembre 1916 (calendrier julien), les Russes perdirent leur premier *Ilya Muromets* lors d'un combat contre quatre Albatros allemands, dont trois furent abattus. Ce fut également la seule perte due à l'ennemi pendant la guerre ; trois autres appareils furent endommagés au combat, mais purent regagner leur base pour être réparés.

Entre 1913 et 1918, 83 bombardiers *Ilya Muromets* furent construits pour les forces russes. Ils furent à l'origine de plusieurs premières dans l'histoire de l'aviation militaire, comme le bombardement depuis des bombardiers lourds, les raids de groupes de bombardiers sur des cibles ennemies, le bombardement nocturne et l'évaluation photographique des dégâts causés par les bombes. Ils furent également les premiers à développer des tactiques défensives pour un bombardier isolé engagé dans un combat aérien contre plusieurs chasseurs ennemis.

Les *Ilya Muromets* effectuèrent plus de 400 sorties et larguèrent 65 tonnes de bombes durant la guerre. En 1917, les pertes dues aux vols incessants avaient considérablement réduit la flotte de bombardiers et seuls quatre appareils restaient en première ligne ; les autres *Ilya Muromets* furent affectés à l'entraînement. Les bombardiers lourds des autres belligérants apparurent en 1916, ressemblant tous, dans une certaine mesure, au pionnier russe. Le gouvernement russe et Sikorsky lui-même vendirent la licence de conception et de production aux gouvernements britannique et français. Les Allemands tentèrent de copier sa conception, en utilisant les débris des *Ilya Muromets* qu'ils avaient abattus au-dessus de leur territoire en septembre 1916. Fin 1916, on considérait généralement que le développement de l'appareil était terminé, les modifications apportées aux avions, telles que l'ajout de blindage et d'armement, les rendant trop lourds et impropres à un usage opérationnel. Les changements constants sur le terrain ainsi qu'en usine ont conduit à la redésignation de nombreux avions en tant que nouvelle variante.

Après l'armistice entre la Russie et les Puissances centrales, une trentaine d'Ilya Muromets furent capturés et détruits. Un *Ilya Muromets* S-26 D-1 fut pris par les forces polonaises à Babrouïsk. En octobre 1917, les forces ukrainiennes acquièrent seize *Ilya Muromets* près de Vinnytsia , mais seuls six étaient opérationnels. Durant l'été 1918, l'État ukrainien disposait de quatre *Ilya Muromets* dans son inventaire. Quelques appareils restants furent utilisés par les forces aériennes soviétiques nouvellement formées pendant la guerre civile russe, comme avions d'entraînement et de transport. Certaines sources affirment que des *Ilya Muromets* furent également utilisés par l'Armée blanche durant le conflit.

À partir de 1921, les Ilya Muromets furent utilisés comme avions de ligne civils sur les liaisons Moscou-Sébastopol (via Kharkiv) et Sarapul-Iekaterinbourg. Le dernier *Ilya Muromets* en état de vol était un appareil de la série G, propulsé par quatre moteurs RBVZ-6 de fabrication nationale , qui s'écrasa dans un champ de choux en juillet 1922.



Le Sikorsky Russky Vityaz (Chevalier russe).

23 décembre 1939 : mort du constructeur aéronautique Anthony Fokker.

Anton Fokker est le fils de Herman Fokker, un propriétaire d'une plantation de café néerlandais installé à Java. La famille rentre aux Pays-Bas lorsque Antony a quatre ans, ils s'installent à Haarlem. Antony manque de terminer ses études secondaires, mais à l'adolescence il

s'intéresse beaucoup aux trains miniatures et aux machines à vapeur, ce qui l'amène à concevoir un pneu qu'il découvre ensuite déjà breveté.



Après avoir construit son premier avion, le *Spin* (l'Araignée), à l'âge de 20 ans, en Allemagne, dans un hangar à dirigeables Zeppelin, à Baden-Baden, il devint célèbre pendant la Première Guerre mondiale, après avoir fondé sa première société en 1912, Fokker Aeroplanbau, en construisant des avions de guerre pour l'Allemagne. Ses ingénieurs mirent au point un mécanisme permettant le tir d'une mitrailleuse à travers le champ de rotation de l'hélice (le tir était interrompu au passage de l'hélice), autorisant l'activité d'avion de chasse monoplace. Les français Saulnier et Garros ont déjà mis au point un dispositif de tir à travers l'hélice mais celui de Fokker, plus efficace, est généralisé à tous les avions de chasse.

À cause du traité de Versailles, les Allemands ne peuvent plus construire d'avions après la

guerre. Anthony Fokker repart donc aux Pays-Bas pour lancer une nouvelle société, Fokker en 1919, domiciliée à Amsterdam. Il s'intéresse alors davantage à l'aviation civile qu'à l'aviation militaire. Il émigre aux États-Unis, devient citoyen américain en 1922, et y fonde la branche américaine de sa compagnie : *Atlantic Aircraft*. En 1927, il se marie avec Violet Austman à New York. Violet Austman meurt le 8 février 1929 en tombant de la fenêtre de la suite qu'elle partageait dans un hôtel avec son mari.

Fokker meurt en trois semaines, à New York, en 1939 d'une méningite à l'âge de 49 ans. En 1940, ses cendres sont ramenées à Driehuis où elles sont ensevelies dans le caveau familial.



23 décembre 1972 : mort à 84 ans d'Andreï Tupolev, constructeur aéronautique soviétique.

Andreï Nikolaïevitch Tupolev ou **Toupolev**, né le 29 octobre 1888 (10 novembre dans le

calendrier grégorien) à Poustomazovo, dans le gouvernement de Tver (Empire russe) et décédé le 23 décembre 1972 à Moscou (Union soviétique), est un concepteur et constructeur aéronautique soviétique.

Andreï Tupolev étudia à l'université technique d'État de Moscou - École Bauman en 1918.

Il fut un concepteur prééminent à partir de 1929 à l'institut central d'aérohydrodynamique (TsAGI) de Moscou, où plus d'une centaine d'avions (les Tupolev) furent conçus, notamment des bombardiers (dont le Tupolev Tu-26 ou le Tupolev Tu-2) et des avions de ligne comme le Tu-134 et le Tu-154.

Tupolev fut arrêté en 1937 avec un autre concepteur d'avions célèbre, Vladimir Petliakov, sous l'accusation de la création d'un « *parti fasciste russe* ». En 1939, il fut transféré d'une prison à Bolchevo près de Moscou, dans un camp spécial charachka, où plusieurs de ses collègues étaient incarcérés. Officiellement il fut condamné à dix ans, mais il fut libéré en 1944 pour « services rendus ». Sa réhabilitation complète ne fut cependant accordée que dix ans après la mort de Staline.

Andreï Tupolev est enterré au cimetière de Novodevitchi. Son épouse est décédée en 1962, à 68 ans.

Son fils Alexeï fut aussi un célèbre concepteur aéronautique d'avions de ligne, en particulier du Tupolev Tu-144 appelé par dérision à l'ouest *Konkordski* à cause de sa ressemblance avec le Concorde.



23 Décembre 1966 : premier vol du Mirage F1.

Le Dassault Mirage F1 est un avion de chasse et d'attaque français conçu et fabriqué par Dassault Aviation. Il a été développé pour succéder à la famille Mirage III .

Dans les années 1960, Dassault entreprit, à titre privé, le développement de ce qui allait devenir le Mirage F1, parallèlement à celui du Mirage F2, plus imposant. Le développement du F1 finit par primer sur celui du F2, plus coûteux, dont la production fut abandonnée à la fin des années 1960. L'armée de l'Air s'intéressa à ce jeune chasseur afin de répondre à son besoin d'un intercepteur tous temps. De ce fait, les premiers exemplaires furent équipés du radar monopulse Thomson-CSF Cyrano IV . Au cours du second semestre 1974, le Mirage F1 entra en service au sein de l'Armée de l'Air française. Peu après, il fut déployé comme intercepteur principal, rôle qu'il conserva jusqu'à l'arrivée du Mirage 2000. Il fut ensuite reconverti en appareil de reconnaissance aérienne. En juillet 2014, les derniers Mirage F1 français furent retirés du service.

Propulsé par un unique turboréacteur SNECMA Atar 9K-50, développant une poussée d'environ 7 tonnes-force, et armé d'un arsenal d'armements de fabrication française et américaine, le

Mirage F1 a été utilisé comme chasseur multi-rôle léger et exporté vers une douzaine de pays. Cet appareil a été engagé dans de nombreux conflits armés impliquant plusieurs de ses utilisateurs, notamment la guerre du Sahara occidental, la guerre de Paquisha, la guerre du Cenepa, la guerre Iran-Irak, la guerre du Golfe, la guerre de la frontière sud-africaine, la guerre en Afghanistan, le conflit tchado-libyen, l'intervention militaire de 2011 en Libye et le conflit du nord du Mali. Bien que les sources divergent et qu'il n'existe aucun document officiel, environ 726 Mirage F1 de toutes variantes et d'entraînement ont été fabriqués au cours de sa production entre 1966 et 1992. Il a été remplacé en production par le Mirage 2000.



Mirage F1 dans le ciel afghan le 25 novembre 2010 au cours d'un ravitaillement en vol avec un KC-10 Extender américain. Crédit photo : Eric Harris / US Air Force).

Le Mirage F1 est issu d'une série d'études de conception menées par Dassault Aviation. Initialement conçu pour développer une version à ailes en flèche plus grande du Mirage III, qui deviendra le Mirage F2, afin de servir de banc d'essai de propulsion à décollage et atterrissage vertical (ADAV) similaire au Dassault Mirage IIIV, il fut rapidement reconnu que le projet pouvait également servir de base à un chasseur performant. Le Mirage F2 et une version plus petite, appelée Mirage F3, suscitèrent un vif intérêt tant chez Dassault que chez l'armée de l'Air, cette dernière envisageant son adoption comme chasseur-bombardier à long rayon d'action, à titre transitoire avant l'adoption du futur avion

d'attaque franco-britannique à géométrie variable (AFVG).

Parallèlement à l'étude du Mirage F3, destiné à servir d'intercepteur, Dassault décida d'étudier une version monoplace équipée du turboréacteur SNECMA Atar 9K-50, entièrement français. A la suite de l'annulation de deux projets majeurs, l'équipe de conception de l'entreprise se retrouva avec une charge de travail réduite. En conséquence, à la mi-1964, Dassault décida d'entamer la conception d'un appareil plus petit, désigné par la suite *Mirage F1*, dans le but de produire un successeur à ses chasseurs Mirage III et Mirage 5. Ces travaux furent réalisés dans le cadre d'un contrat gouvernemental, en prévision d'un éventuel cahier des charges de l'armée de l'Air pour un intercepteur tous temps destiné à succéder à sa flotte de Mirage III.

Le Mirage F1 était de taille similaire aux Mirage III et Mirage 5 à aile delta et était propulsé par le même moteur SNECMA Atar que celui utilisé sur le plus grand Dassault Mirage IV ; cependant, contrairement à ses prédécesseurs, il partageait la configuration d'une aile en flèche montée haut sur le fuselage et d'un empennage conventionnel, comme le F2. Bien que son envergure soit inférieure à celle du Mirage III, le Mirage F1 s'est néanmoins avéré supérieur à son prédécesseur, emportant plus de carburant, bénéficiant d'une distance de décollage plus courte et d'une maniabilité accrue.

Le 23 décembre 1966, le premier prototype effectua son vol inaugural. Ce premier vol avait été retardé en raison d'un manque de financement affectant l'ensemble du programme. Lors de son quatrième vol, le prototype atteignit une vitesse de pointe supérieure à Mach 2. Le 18 mai 1967, le premier prototype fut perdu dans un accident à la DGA Essais en vol, à Istres. L'accident, dû à une perte de contrôle suite à des flottements, coûta la vie au pilote. Malgré ce tragique événement, fin 1966, le programme Mirage F1 fut officiellement adopté par l'armée de l'Air. Après une période de refonte, le 20 mars 1967, le second prototype effectua son premier vol.

Le 26 mai 1967, une commande de trois prototypes de Mirage F1 fut passée, tandis que le Mirage F2, plus grand et plus coûteux, fut officiellement abandonné. Ces trois appareils de pré-mise en service, ainsi qu'une cellule d'essai statique, rejoignirent rapidement le programme d'essais. Fin 1971, la construction d'un premier lot de 85 Mirage F1 de série fut autorisée.

Afin de répondre aux exigences de l'armée de l'Air en matière d'intercepteur tous temps, le premier *Mirage F1C* de série fut équipé d'un radar Thomson-CSF Cyrano IV. La version ultérieure, le Cyrano IV-1, offrait une capacité de détection vers le bas limitée. Cependant, les pilotes de Mirage F1 signalèrent que le radar était sujet à la surchauffe, ce qui réduisait son efficacité. Les premières livraisons à l'armée de l'Air eurent lieu en mai 1973 ; l'appareil entra en service au sein de l'escadron EC 2/30 *Normandie-Niemen* en décembre de la même année.

En octobre 1971, le Mirage F1 était produit à la fois dans l'usine Dassault de Bordeaux et dans l'usine SABCA en Belgique, la production de cette dernière étant réalisée dans le cadre d'un accord industriel lié à la commande belge de 106 Mirage 5. Les 79 appareils de la série de production suivante furent livrés entre mars 1977 et décembre 1983. Il s'agissait de la version *Mirage F1C-200*, équipée d'une perche de ravitaillement fixe, nécessitant un allongement du fuselage de 7 cm.

Le Mirage F1 utilisait une aile en flèche montée sur les épaules, au lieu de l' aile delta du Mirage III, ce qui permettait de réduire de plus de 50 % la longueur des pistes requises et d'augmenter la capacité des réservoirs de carburant internes, offrant ainsi une autonomie en combat supérieure de 40 %. La vitesse d'approche avant l'atterrissage était inférieure de 25 % à celle du Mirage IIIE précédent. Selon Dassault, l'impact négatif sur les performances lié à l'épaisseur accrue de l'aile du Mirage F1 par rapport à celle du Mirage III avait été compensé par des améliorations apportées au système de propulsion. L'aile était équipée de volets de bord de fuite à double fente et de becs de bord d'attaque sur toute l'envergure, ces derniers étant actionnés automatiquement pour réduire le rayon de virage de l'appareil en combat.

L'un des principaux progrès du Mirage F1 par rapport à ses prédécesseurs résidait dans son avionique embarquée. Le radar monopulse Thomson-CSF Cyrano IV , dérivé du Cyrano II installé sur le Mirage IIIE, constitue le capteur principal ; il fonctionne selon trois modes : acquisition et suivi de cibles aériennes, cartographie au sol et évitement de terrain. Le modèle Cyrano IV-1, plus récent, offrait également une capacité de détection vers le bas limitée. D'après la revue aérospatiale *Flight International*, le radar Cyrano IV était capable de détecter des cibles aériennes à une portée deux fois supérieure à celle des modèles précédents. Le Mirage F1 de série était équipé d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS), d'un altimètre radar, de radios UHF / VHF, d'un système de navigation aérienne tactique (TACAN) et d'une liaison de données au sol. L'avionique comprenait également un pilote automatique et un amortisseur de lacet.

Le Mirage F1 était propulsé par un unique turboréacteur SNECMA Atar 9K-50, capable de fournir une poussée d'environ 7 tonnes-force, lui permettant d'atteindre une vitesse maximale de 2 340 km/h et un plafond de 19 994 mètres (65 615 pieds). *Flight International* qualifiait le moteur Atar de « *surprenant de simplicité* », malgré l'ajout d'une postcombustion. Un moteur amélioré, initialement appelé *Super Atar* puis Snecma M53, était destiné à équiper à terme les Mirage F1 de série, ainsi que leurs successeurs.

L'armement initial du Mirage F1 se composait de deux canons internes de 30 mm et d'un missile air-air à moyenne portée Matra R530, emporté sous le fuselage. Il pouvait emporter une charge utile combinée totale de 6 300 kg de bombes et de missiles, tous emportés en externe. Après 1979, le R530 fut remplacé par le missile Matra Super 530 F, une version améliorée, dès son entrée en service en grand nombre au sein de l'armée de l'Air. En 1977, le R550 Magic fut mis en service ; le Mirage F1 pouvait l'emporter sur des rails en bout d'aile. À peu près à la même époque, le missile américain AIM-9 *Sidewinder* fut également intégré à l'armement du Mirage F1. Les forces aériennes espagnoles et helléniques avaient toutes deux demandé l'intégration du *Sidewinder* sur leurs propres chasseurs Mirage F1CE et Mirage F1CG.

En 1984, le premier déploiement opérationnel des Mirage F1 de l'armée de l'Air eut lieu lors de l'[opération Manta](#), l'intervention française au Tchad visant à contrer l'influence croissante des Libyens dans la région. Une formation de quatre Mirage F1C-200 assura la couverture aérienne d'un autre groupe de quatre avions d'attaque Jaguar ; elle participa également à plusieurs escarmouches contre les rebelles du Gouvernement de transition d'unité nationale (GTUN), pro-libyen.

En 1986, des Mirage F1 français furent redéployés au Tchad dans le cadre de l'opération *Épervier*. Une formation de 4 F1C-200 assura la couverture aérienne d'un groupe de 8 Jaguar lors du raid aérien contre la base aérienne libyenne de Ouadi Doum, le 16 février. Deux F1CR effectuèrent également des missions de reconnaissance avant et après le raid.

En réponse à l'invasion du Koweït par l'Irak, la France a déployé des Mirage F1 à deux reprises dans le golfe Persique. En octobre 1990, douze Mirage F1C ont été envoyés à Doha, au Qatar, afin de renforcer la défense aérienne, tandis que quatre Mirage F1CR de l'escadron ER 33 ont été déployés en Arabie saoudite dans le cadre de l'opération *Daguet* en septembre 1990. Pour éviter tout risque de confusion avec des Mirage F1 irakiens hostiles, tous les F1CR français ont été immobilisés au sol pendant les premiers jours des attaques aériennes alliées, leur première mission de combat ayant eu lieu le 26 janvier 1991 ; une autre raison de leur immobilisation initiale était l'absence d'équipements de vision nocturne compatibles. Ils ont été utilisés comme chasseurs-bombardiers, leurs systèmes de navigation plus performants leur permettant de guider des formations de chasseurs-bombardiers Jaguar et d'effectuer des missions de reconnaissance. À ce titre, 114 sorties avaient été effectuées à la fin des hostilités. Après la fin de la guerre du Golfe, la France a déployé un certain nombre de Mirage F1CR sur des bases en Turquie voisine dans le cadre de l'opération *Provide Comfort* afin de protéger les Kurdes de l'agression irakienne.

En octobre 2007, trois Mirage 2000 et trois Mirage F1 ont été déployés sur la base aérienne de Kandahar, où ils ont effectué des missions d'appui aérien rapproché et de reconnaissance tactique en soutien aux forces internationales dans le sud de l'Afghanistan .

La dernière unité française à être équipée de Mirage F1 fut l'Escadron de Reconnaissance 2/33 *Savoie*, basé à Mont-de-Marsan, qui volait sur la version la plus récente du F1CR. Sa mission principale était la reconnaissance tactique, avec une mission secondaire d'attaque au sol. En raison de ces missions spécifiques, la devise officielle du 2/33 était devenue, parmi ses pilotes, « *Trouver, identifier, photographier ou détruire* ». Conformément à un accord bilatéral de défense franco-tchadien, deux F1CR du 2/33, accompagnés de trois pilotes, d'un interprète photo, d'un officier de renseignement et de personnel au sol, étaient déployés en permanence à N'Djamena, au Tchad. Ces deux F1CR opéraient avec trois Mirage 2000D, également basés en rotation entre la France et le Tchad.

En mars 2011, des Mirage F1CR du 2/33 ont été déployés sur la base aérienne de Solenzara, en Corse, et ont mené des missions de reconnaissance au-dessus de la Libye (qui utilisait également des Mirage F1) dans le cadre de l'opération *Harmattan*. En 2013, des F1CR du 2/33 ont également participé à l'opération *Serval* au Mali. Le 10 janvier, depuis leur base de N'Djamena au Tchad, la première mission d'intervention aérienne française contre les rebelles islamistes au Mali a été menée par des F1CR et des Mirage 2000D, avec le soutien d'un ravitailleur C-135 de l'Armée de l'Air française. Les F1CR du 2/33 ont fourni de précieuses informations photographiques aux avions d'attaque qui ont décollé de France le lendemain. Plus tard, le 16 janvier, deux F1CR du 2/33 ont été déployés du Tchad à Bamako, au Mali. Les deux appareils étaient équipés de réservoirs ventraux à très longue portée de 2 200 litres. et lors des opérations au-dessus du Mali, ils transportaient également deux bombes non guidées de 250 kg, ainsi que leurs canons internes de 30 mm, au cas où ils seraient appelés à effectuer

des missions d'appui aérien rapproché.

Afin de remplacer les F1CR vieillissants de l'ER 2/33, plusieurs Rafale ont été équipés d'une nacelle de reconnaissance avancée. L'autonomie, la maniabilité et la charge utile du Rafale sont nettement supérieures à celles du F1CR qu'il remplace, de même que ses capacités de reconnaissance : une fois les photographies prises par la nacelle, celles-ci peuvent être transmises quasi instantanément à la base ou au lieu où elles sont nécessaires, à condition d'être équipé d'un système de liaison descendante compatible. Les derniers Mirage F1 de l'armée de l'Air ont été retirés du service opérationnel le 13 juin 2014. Les derniers appareils en service, soit 11 Mirage F1CR monoplaces et 3 F1B biplaces, ont été stockés ; 6 d'entre eux ont effectué un dernier survol de Paris à l'occasion des célébrations du 14 juillet avant leur mise hors service.



[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

23 décembre 2004 : fin de la 2e bataille de Falloujah (Irak).

La **deuxième bataille de Falloujah** est une bataille urbaine opposant la guérilla irakienne, dans un de ses bastions, aux forces armées des États-Unis, appuyées par l'armée irakienne gouvernementale. Elle est déclenchée dans la nuit du 6 au 7 novembre 2004 sous le nom d'*opération Phantom Fury* (*al-Fajr* pour le gouvernement irakien), et se termine par la reprise de contrôle officielle de la ville par les Américains, qui est achevée le 23 décembre 2004.

Cette bataille est considérée comme une des plus importantes de la première décennie du XXI^e siècle, à la fois par l'enjeu, la réussite tactique de l'assaillant, mais aussi comme concentré de leçons à tirer pour les guerres futures. Sans que ce point soit totalement éclairci, la bataille attire l'attention sur le nombre élevé de cancers et de malformations dans la population, dû aux combats durant la période 1990-2004. Tout aussi grave à moyen et long terme : malgré le déploiement de forces pendant la bataille et de moyens financiers pour la reconstruction, la société fallouji est détruite, sans aucune cohésion. Ce qui explique que la ville de Falloujah tombe aisément aux mains de l'armée de l'État islamique en 2014.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

13 décembre 2013 : mort à 94 ans de Mikhaïl Kalachnikov, ingénieur et lieutenant-général russe, inventeur de l'AK-47, fusil d'assaut qui porte son nom.

Né en 1919 dans une famille paysanne koulak du village de Kouria (alors dans le gouvernement de l'Altaï, aujourd'hui dans le kraï de l'Altaï), il est 17^e d'une fratrie de 19 enfants, dont 8 ont survécu. En 1925, alors qu'il n'est âgé que de 6 ans, il contracte une forte fièvre et échappe de peu à la mort. Victime de la « *dékoulakisation* » organisée par Staline qui veut supprimer les Koulaks (jugés hostiles aux idéaux révolutionnaires), il connaît à l'âge de 11 ans la déportation dans l'oblast de Tomsk, en Sibérie avec toute sa famille. Il s'évade deux fois à l'âge de 15 et de 17 ans, puis travaille dans un dépôt du chemin de fer Turkestan-Sibérie.

En 1938, à l'âge de 19 ans, il fait son service militaire et suit à Kiev une école de conducteurs de chars et montre son intérêt en mettant au point des améliorations pour le Tokarev TT 33, la tourelle de char et un réservoir de moto. Devant cette aptitude, le maréchal Joukov l'envoie suivre un cours de mécanique spécialisée dans la construction de chars d'assaut.

En tant que conducteur de char, il est blessé grièvement pendant la guerre lors de la bataille de Briansk en 1941 lors de l'opération destinée à stopper la percée allemande vers Moscou. Il fait un long séjour à l'hôpital et durant sa convalescence, il se met à dessiner des modèles de pistolets car il avait été frappé par la supériorité technique de l'équipement des soldats de l'armée allemande. Il a l'idée de créer un fusil d'assaut petit, fiable et rapide et de le présenter au maréchal de l'artillerie Nikolaï Voronov. Ce dernier le soutient et le pousse à perfectionner son fusil-mitrailleur qui finalement sera retenu par l'État soviétique pour être produit à partir de 1947. Ce fusil est nommé *Avtomat Kalachnikova* 1947, le célèbre AK-47 (communément appelé « *Kalachnikov* » ou « *Kalach* »). Sa simplicité, sa légèreté et sa rusticité en font un succès mondial, qui aurait été produit à plus de cent millions d'unités, copies comprises. Cependant, la propriété intellectuelle étant collective en droit soviétique, le succès de l'invention n'a pas fait la richesse de l'inventeur, qui a gardé des revenus modestes.

Au total, Mikhaïl Kalachnikov a créé à peu près cent cinquante armes diverses. Il est, selon sa biographie, l'homme le plus décoré de la Russie (ordre de Lénine, prix Staline 1949, deux médailles étoilées de Héros du travail socialiste). Il est fait docteur des sciences et techniques

en 1971 et a fait déposer 35 brevets d'invention. Il a été fait général en 1994.

Il fut député au Soviet suprême sous Staline puis sous Khrouchtchev. Il vécut à Ijevsk dans l'Oural, où est installée l'usine d'armements Ijmach. Il a eu un fils, Viktor, qui travaille dans l'usine Ijmach.

Le fait que le fusil de Kalachnikov soit devenu le fusil d'assaut le plus populaire du monde lui a fait affirmer que : « *Je suis fier de mon invention, mais je suis triste qu'elle soit utilisée par des terroristes* » pendant une visite en Allemagne, ajoutant : « *Je préférerais avoir inventé une machine que les gens peuvent utiliser et qui aiderait des fermiers dans leur travail... par exemple une tondeuse.* »

Il a déclaré en 2009 que « *ce n'est pas agréable de voir que toutes sortes de criminels tirent avec mes armes.* »

Il meurt d'une ulcère gastro-duodéal le 23 décembre 2013 à l'âge de 94 ans.

