

La France et les débuts de l'aéronautique militaire serbe

Marie-Catherine Villatoux

Revue historique des armées, n° 280, 3e trimestre 2015, pp. 66-78.

L'histoire de la création de l'aviation militaire serbe et des liens particuliers qui l'unissent à la France au début du XXe siècle demeure un sujet à la fois méconnu et riche d'enseignements. Il convient à cet égard de rappeler que la présence des troupes alliées en Orient entre 1915 et 1918 a toujours été le parent pauvre de l'historiographie française de la Grande Guerre. A dire vrai, ce relatif silence ne date pas d'hier. Ainsi, le sobriquet cruel de « jardiniers de Salonique » attribué par Georges Clemenceau aux poilus d'Orient symbolise assez bien la campagne de dénigrement systématique dont a été l'objet l'armée d'Orient tant de la part des politiques et des militaires que d'une certaine presse défavorable qui s'est plu à répandre de fausses rumeurs à son sujet. Moquée, parfois même insultée, cette armée a été fréquemment accusée de se complaire dans un doux farniente, occupant son temps à cultiver des jardins potagers, tandis que les soldats de métropole pourrissaient dans le froid et la boue. Cette légende est d'autant plus injuste que du fait de l'insuffisance constante des effectifs en Orient, les combattants y effectuaient des séjours en ligne beaucoup plus longs que leurs camarades du front occidental, conférant à la guerre en Orient un aspect particulièrement éprouvant tant physiquement que moralement. L'aviation n'échappe pas à ce préjugé défavorable, à telle enseigne que parmi les 132 pilotes de la Grande Guerre qui se sont vus décerner le titre d'As, seuls deux aviateurs du front d'Orient ont été admis au sein de cette élite, le plus célèbre étant Dieudonné Costes avec ses neuf victoires homologuées, bien loin d'un René Fonck avec ses 75 victoires.

Intégré dans la vaste organisation alliée qui opère sur le front d'Orient, le service aéronautique de l'armée serbe a pour originalité de rassembler des personnels français et serbe qui combattent côte-à-côte, au sein de mêmes escadrilles, jusqu'aux derniers jours du conflit. Cette fraternité d'armes est alors une première dans l'histoire de l'aviation militaire et n'est pas sans préfigurer l'épopée, à vingt-huit ans d'intervalle, de l'escadrille Normandie-Niemen lors de la Seconde Guerre mondiale. Ce parallèle est d'autant plus pertinent que l'un

des principaux acteurs de cette fraternité d'armes franco-serbe est un certain François Tulasne, le père du futur commandant du Normandie... Cette communication a pour objet de s'interroger sur les origines de cette coopération inédite et d'en retracer les étapes et les contours. Il s'agit moins d'évoquer de manière exhaustive les grands faits d'armes de ces unités engagées en Serbie que de s'interroger sur l'apport de la France en termes de formation du personnel et de transferts de compétence dans le domaine aéronautique. Comment les aviateurs des deux nations ont-ils travaillé ensemble, que ce soit sur le plan purement organisationnel et hiérarchique qu'humain ? Quels types de relations ont-ils donc tissé au quotidien ? Telles sont les quelques pistes de réflexion sur lesquelles repose cette étude. En préambule, je tiens à remercier David Méchin pour l'aide précieuse qu'il m'a apportée en me confiant le fruit des recherches qu'il a menées depuis plusieurs années sur l'aéronautique serbe dans la Grande Guerre. Il m'a également permis d'avoir accès à la traduction anglaise de l'ouvrage de M. Boris Ciglic, *Wings of Serbia*, sans lequel il aurait été impossible de combler les lacunes des archives françaises de l'armée d'Orient conservées au Service historique de la Défense, dont une grande partie a disparu une première fois en 1919 dans le port d'Odessa, et une seconde fois dans la débâcle, à la suite de la défaite française de juin 1940, où 300 tonnes de papiers concernant l'aéronautique militaire française ont été perdus.

Aux premières heures de l'aviation serbe

C'est en 1908 que de jeunes officiers serbes s'initient pour la première fois au vol en aéroplane à bord d'une réplique d'un appareil français, un Farman IV, piloté par le pilote et ingénieur Russe Boris Maslenikov. Il faut cependant attendre mai 1912 pour que six hommes, trois officiers et trois sous-officiers, issus pour la majorité d'entre eux de l'artillerie, partent en France, patrie de l'aéronautique naissante, afin de se former dans les deux écoles d'aviation privées les plus réputées et fort coûteuses, Blériot et Farman, installées à Etampes¹. Après trois mois d'entraînement, ils obtiennent leur brevet international de pilotes et regagnent la Serbie en septembre car le pays se prépare à la guerre contre la Turquie. Si le gouvernement serbe commande et achète à la France des Farman, des Blériot, puis des Deperdussin sur lesquels les premiers pilotes ont été formés, aucun accord n'est passé d'Etat à Etat, ni même d'armée à armée. Ainsi, les pilotes serbes sont titulaires du seul brevet de l'Aéro-club de France et ne sont pas accueillis au sein des écoles militaires de pilotages,

¹ Cf. August G. Blume, « Histoire de l'aviation serbe. 1^{re} partie », *Avions*, n° 9, 1993, p. 35-38.

ouvertes à la demande du général Roques, directeur du Génie, depuis avril 1910, le brevet militaire faisant son apparition en 1911².

Lorsque la guerre des Balkans éclate en octobre 1912, l'aéronautique militaire serbe comprend alors neuf pilotes. Quatre volontaires français sous contrat, parmi lesquels trois pilotes – dont Emile Védrines, le frère du célèbre Jules - et un mécanicien, viennent grossir les effectifs. Au cours de ses premiers engagements, l'aviation serbe effectue ainsi vingt et une missions de reconnaissance et l'une des premières missions de bombardement de l'histoire, accomplie à proximité de Skadar en mars 1913 à l'aide de bombes et grenades à main embarquées sur un Blériot. A ce titre, elle se trouve confrontée à la réalité d'un conflit qui dépasse très largement le cadre limité des expériences françaises des grandes manœuvres auxquelles l'aviation participe depuis 1910 ainsi que du Maroc où l'aéronautique est envoyée en 1911 avec pour mission de participer à des opérations de police coloniale³. La réflexion des responsables militaires français quant à l'emploi de l'avion en temps de guerre demeure donc circonscrite à de simples tâches de reconnaissance, à l'instar de la cavalerie du siècle précédent. Or, l'exemple serbe, particulièrement novateur, a naturellement nourri la pensée doctrinale de deux des personnalités les plus emblématiques de l'aéronautique française. Le premier, le capitaine Georges Bellenger, décide, en septembre 1913, de prendre un congé de deux mois pour accompagner à titre privé dans les Balkans le colonel de Mondésir envoyé en mission officielle. Artilleur de formation, Bellenger n'en est pas moins un passionné d'aviation puisqu'il détient le brevet militaire n° 3 depuis 1911, et il met à profit son séjour pour mener une réflexion sur l'emploi de l'artillerie et de l'aviation en temps de guerre. Les rapports qu'il en tire à son retour ne sont guère appréciés de ses responsables dans la mesure où les idées qu'il développe vont à contre-courant de celles professées à l'école de Guerre et notamment du dogme de l'offensive à outrance⁴. La seconde personnalité à s'intéresser à cette expérience n'est autre que le colonel Edouard Barès, nommé le 25 septembre 1914 chef du service aéronautique du GQG auprès du général Joffre⁵. Engagé lui-même dans la guerre des

² A partir de cette date, les pilotes de l'aéronautique militaire française détenteurs du seul brevet de l'Aéro-club de France doivent ainsi passer de nouvelles épreuves pour décrocher le brevet militaire.

³ Cf. notre article, « L'aéronautique militaire au Maroc avant 1914 », *Revue historique des armées*, n° 1/2000, pp. 89-97.

⁴ Georges Bellenger, *Pilote d'essais du cerf-volant à l'aéroplane*, Paris, 1995, L'Harmattan, 271 p.

⁵ Barès (1872-1954) demeure à ce poste jusqu'au 15 février 1917. Il deviendra en 1933 le premier chef d'état-major général des forces aériennes. Cf. François Pernot, « Barès, 1914-1917 ou l'aviation militaire à l'épreuve de la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n° 3/1993, pp. 3-14.

Balkans comme observateur, mais auprès de l'armée grecque, Barès suit en effet de très près l'emploi de l'aviation sur tout le front par les différents belligérants et en particulier dans le domaine du bombardement, première spécialité qu'il organisera quelques mois plus tard en France avec la création, le 23 novembre 1914, du Groupe de bombardement n° 1 (GB 1).

De ténues au cours des premières années, les relations aéronautiques entre la France et la Serbie vont rapidement prendre un tour et une ampleur nouvelles avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale. L'aéronautique militaire serbe est alors dans une situation des plus critiques puisque son unique escadrille ne dispose plus que de trois appareils et de trois pilotes. Dès le mois d'août 1914, Belgrade s'adresse à Paris afin d'obtenir une aide, tant en personnel qu'en matériel. Or, à cette date, la France dispose de 138 avions et 6 dirigeables face aux 232 appareils et 9 Zeppelin allemands. En position d'infériorité, elle n'accorde au gouvernement serbe que la vente de deux Blériot et adresse une fin de non recevoir concernant le détachement de pilotes. La stabilisation du front Ouest à la fin de l'année 1914 et la mobilisation de l'industrie aéronautique, dont la productivité ne cesse de s'accroître, permettent à la France de desserrer l'étreinte et de répondre enfin aux demandes de la Serbie. C'est le commandant en chef en personne, le général Joffre, dont l'intérêt pour l'aéronautique est trop souvent méconnu, qui définit avec précision et méthode, le 29 janvier 1915, les bases de la coopération franco-serbe qui, peu ou prou, perdureront jusqu'à la fin du conflit. Selon Joffre, il est nécessaire : « 1. Envoyer une escadrille MF 1914 complète, pilotes, mécaniciens, avions, rechanges et voitures. 2. Faire venir de Serbie tout le personnel, pilotes et quelques mécaniciens, ayant déjà la pratique de l'aviation. Ce personnel serait formé dans nos écoles de France et serait renvoyé ultérieurement en Serbie, avec d'autres appareils MF ou Caudron. Il importe en effet, étant donné les difficultés de réapprovisionnement, d'avoir des aviateurs parfaitement exercés qui limiteront au minimum les risques de casse. »⁶ Le commandant en chef n'hésite pas à proposer au ministre de la Guerre la désignation du capitaine Bellenger pour tenir les fonctions de chef du futur service aéronautique en Serbie, arguant du fait qu'il « a été déjà été en mission auprès de l'armée serbe et qu'il y a été très apprécié », proposant également le nom du lieutenant Vitrat pour commander l'escadrille. Dès lors, les événements se précipitent. Le 5 février, le lieutenant Vitrat est effectivement désigné pour prendre la tête de l'unité en cours de formation à Lyon⁷. Ce choix ne relève pas

⁶ Lettre du général commandant en chef au ministre de la Guerre, GQG, 29 janvier 1915, SHD/AI, 1P23130/3.

⁷ Télégramme du 5 février 1915, SHD/AI, 1A190.

à l'évidence du hasard, Roger Vitrat étant alors considéré comme un « *excellent officier et excellent pilote* » qui, au début du conflit, « *a exécuté des reconnaissances à longue portée poussées très avant dans les lignes ennemies* » et « *a toujours rapporté les renseignements les plus précieux pour le commandement* »⁸, ce qui lui a valu la Légion d'honneur le 3 décembre 1914. Pilote depuis 1911, Vitrat est particulièrement apprécié pour ses talents d'organisateur ainsi que pour son calme et son esprit de méthode.

L'épopée de la MF-99S

C'est une équipe au grand complet composée de 99 hommes dont neuf officiers, dix-huit sous-officiers et 72 caporaux et soldats⁹ qui embarque à Marseille le 3 mars 1915 pour la Serbie, sur le *Mossoul*. La MF 99S rassemble huit pilotes, parmi lesquels le lieutenant Louis Paulhan, ancienne gloire des meetings aériens d'avant-guerre, cinq officiers observateurs, un médecin dont la présence s'avère des plus précieuses en raison de la situation sanitaire difficile sur place, mais aussi seize mécaniciens et seize chauffeurs. Dotée de six Farman XI avec mitrailleuse, l'escadrille française est également équipée de dix hangars repliables, de huit tracteurs, de deux camions, de deux voitures, d'un atelier mobile de réparation, d'un atelier mobile de charpentier – n'oublions pas que les appareils sont en bois et toile encollée – de deux moteurs de réserve et d'un équipement photographique pour les missions de reconnaissance. Placée sous les ordres du haut commandement serbe, la MF 99S ne bénéficie que d'un soutien très limité en personnel serbe avec un officier de réserve, un administratif et un traducteur. L'escadrille opère sur le front de Smederovo à Loznica, tandis que le quartier général et la section de réparation s'installent à Palanka le 6 avril 1915 avant que le détachement ne choisisse de s'établir à Banitzza à la fin du mois. L'escadrille serbe, renforcée depuis le début du conflit grâce à l'arrivée d'appareils venus de France couvre, pour sa part, le secteur de Smederovo à Golubatz. Les hommes de la MF-99S mettent en place un camp d'aviation avec des hangars de toile pour les appareils, un laboratoire photographique et des bâtiments qui abritent le personnel.

⁸ Dossier individuel de Roger Vitrat, SHD/AI, 1P23130/3.

⁹ Liste du personnel de la mission française d'aviation en Serbie (1915), SHD/AI, 1P23130/3.

Dès les premières semaines de leur arrivée, le capitaine Vitrat et son équipe s'attachent à mettre en œuvre les derniers progrès réalisés sur le front occidental, en particulier en matière de reconnaissance photographique et de bombardement. Ces deux domaines ont en effet beaucoup progressés depuis la bataille de la Marne avec la mise en place, à la demande du général Joffre dès le mois d'octobre 1914, d'une section de photographie aérienne attachée à chaque armée. Celle-ci s'avère en effet nécessaire tant pour la réalisation des canevas de tirs utilisés par les artilleurs pour les réglages, que pour le Deuxième Bureau auxquels les interprètes photographiques fournissent des renseignements précieux¹⁰. Le bombardement, quant à lui, a connu d'immenses progrès avec la mise en place des premiers viseurs de bombardement et des lance-bombes dès l'automne 1914, tandis que les premiers essais de vol de nuit à la boussole ont lieu au début de l'année 1915. C'est également au même moment que sont constitués les premiers dossiers d'objectifs des centres névralgiques de l'adversaire à l'aide de plans, de cartes et de photographies¹¹. Il ne s'agit plus désormais d'une aviation qui agit un peu au hasard mais d'une aéronautique en plein bouleversement qui rationalise et conceptualise ses méthodes d'emploi.

C'est ainsi que la MF-99S effectue ses premières missions de reconnaissance avec des observateurs ou photographiques, le long de la ligne du front, à la demande de l'état-major serbe, tandis que des opérations de bombardement sont organisées contre les aérodromes autrichiens et les canonniers fluviales sur le Danube. Ces engagements permettent de compenser la faiblesse de l'artillerie serbe qui ne dispose pas d'une quantité suffisante d'obus, en particulier pour atteindre des objectifs mobiles comme les monitors autrichiens qui visent Belgrade. Le bombardement se fait le plus souvent de nuit, cette technique s'étant déjà imposée sur le front français afin de ne pas exposer des avions qui commencent à vieillir à la menace d'une défense antiaérienne qui ne cesse de monter en puissance depuis le début du conflit. La satisfaction du gouvernement serbe se manifeste par un télégramme adressé le 10 juin 1915 au ministre de la Guerre par l'attaché militaire Boppe rendant compte de la victoire aérienne obtenue le matin même par les adjudants Thiroin et Magnoni à qui le prince régent demande que soit accordée la médaille militaire¹². Par ailleurs, les relations entre Vitrat et le

¹⁰ Cf. notre article, « Le renseignement photographique dans la manœuvre. L'exemple de la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n° 261, 2010, pp. 3-13.

¹¹ Cf. notre article « Le bombardement en 1916 : une année charnière », *Revue historique des armées*, n° 2/1996, pp. 51-62.

¹² Télégramme de l'attaché militaire Boppe au ministre de la Guerre, 10 juin 1915, 19 heures, SHD/AI, 1A190.

haut commandement serbe s'avèrent des plus satisfaisantes, les propositions de l'officier français rencontrant l'agrément des responsables militaires locaux qui vont même, à sa demande, jusqu'à mettre en place au mois de juin 1915 un système de surveillance visuelle afin de prévenir de l'incursion éventuelle d'avions ennemis.

Au 1^{er} juillet 1915, le capitaine Vitrat rend compte à Paris des 217 vols de guerre effectués par son escadrille, soit 344 heures de vol et 170 bombes larguées¹³. A la mi-juillet, une partie des renforts qu'il avait demandés arrivent de France sous la forme d'un groupement de quatre pilotes sous les ordres du capitaine Dangelzer, équipés de MF 11. Deux nouveaux Farman sont livrés en septembre qu'accompagne un ultime pilote, le sous-lieutenant Milan Stefanik, brillant scientifique slovaque naturalisé français et futur ministre de la Guerre de la jeune république tchécoslovaque¹⁴. Ce dernier est envoyé pour une mission de deux mois au cours de laquelle il doit recruter « *des pilotes et des soldats d'origine slaves et tchèques, en vue de constituer une escadrille slovaque* »¹⁵, encouragé dans cette entreprise par le général Janin, favorable à l'idée de « *grouper chaque fois que possible les pilotes étrangers dans une même unité* » sur le modèle d'une « *escadrille américaine* » dont le principe a été acté par le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique militaire¹⁶. Dans le même temps, Vitrat a posé les bases de la deuxième partie de la mission définie par Joffre dès janvier, celle de former sur place du personnel serbe en accueillant onze officiers pour un stage d'observateurs¹⁷. Un télégramme adressé par l'attaché militaire au ministre de la Guerre le 24 septembre 1915 nous apprend cependant que « *les tentatives d'instruire des observateurs serbes n'ayant pas donné de bons résultats, l'escadrille possède actuellement un nombre insuffisant d'observateurs* »¹⁸. Même si, à l'occasion, les pilotes français n'hésitent pas à emmener à leurs côtés des pilotes de l'escadrille serbe dans des vols d'entraînement, cette démarche s'avère insuffisante dans le

¹³ David Méchin, « L'épopée serbe de la MF 99S. Des coups de feu dans les Balkans », *Le Fana de l'aviation*, n° 245, août 2008, p. 35.

¹⁴ Cf. à ce propos : *La mémoire conservée du général Milan Rastilav Stefanif dans les archives du Service historique de la Défense*, documents présentés par Frédéric Guelton, Emmanuel Braud et Michal Ksinan, Vincennes, 2008, SHD, 253 p.

¹⁵ Lettre du sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique militaire au général commandant en chef, 25 octobre 1915, SHD/AI, 1A190.

¹⁶ Lettre du général commandant en chef au sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique, 29 octobre 1915, SHD/AI, 1A190.

¹⁷ August G. Blume, « Histoire de l'aviation serbe. 2^e partie », *Avions*, n° 10, 1993, p. 6.

¹⁸ Télégramme de l'attaché militaire Boppe au cabinet du ministre, 24 septembre 1915, SHD/AI, 1A190.

cadre d'une formation complète *ab initio* pour de futurs jeunes pilotes. Vitrat et son escadrille ne disposent en effet pas d'appareils suffisants et de moniteurs pour organiser sur place une école. C'est la raison pour laquelle, le 28 juillet, un petit groupe de onze officiers et sous-officiers serbes est envoyé à Chartres en école de pilotage, de même que cinq sous-officiers destinés à se former en tant que mécaniciens.

Or, la situation militaire évolue rapidement. Plusieurs reconnaissances effectuées par la MF-99S permettent de relever d'importants mouvements de troupes germano-bulgares en direction de la frontière serbe qui font craindre au capitaine Vitrat l'imminence d'une offensive. Celle-ci est d'autant plus redoutée que le chef de l'escadrille signale l'infériorité de ses avions et son manque de personnel face à quatre escadrilles allemandes dotées d'appareils plus modernes et rapides. Ce dernier, avec l'accord de l'état-major serbe, scinde son unité en deux détachements le 22 septembre 1915, l'un au Nord, confié au capitaine Dangelzer, l'autre à l'Est, dont le lieutenant Paulhan assure la direction, afin de mieux couvrir l'ensemble du front. Le premier a pour charge d'observer les mouvements des troupes austro-allemandes tandis que le second se concentre sur les Bulgares. Même si la demande de renforts formulée à plusieurs reprises par Vitrat est enfin prise en compte par le ministère de la Guerre avec la décision de l'envoi en Serbie de trois escadrilles, une de chasse, la N-91S du lieutenant Cahuzac, une de reconnaissance, la C-89S du capitaine Delanney, une de bombardement, la V-90S du lieutenant de Thézy¹⁹, elle est trop tardive pour renverser le cours des événements²⁰. Déclenchée au début du mois d'octobre 1915, la double offensive austro-allemande et bulgare enfonce le front serbe. Les deux détachements, tout en continuant à effectuer leurs missions de reconnaissance et de bombardement, suivent le mouvement de repli de l'armée serbe. Le 1^{er} novembre, la MF 99S est enfin réunifiée sur le terrain de Kralievo, tandis que les mécaniciens s'épuisent à maintenir en état de vol les huit appareils rescapés qui souffrent du manque de carburant et de pièces de rechange.

Toutefois, la retraite se poursuit et les pertes en matériel se multiplient en raison du mauvais temps - froid et neige - et des accidents. L'escadrille reçoit l'ordre de se replier début novembre vers Scutari, ville albanaise occupée par les troupes alliées. Les six derniers appareils en état évacuent les membres de l'unité les plus affaiblis, dont le sous-lieutenant

¹⁹ Note au sujet de l'envoi de troupes en Serbie, 29 septembre 1915, SHD/AI, 1A190.

²⁰ David Méchin, « La guerre aérienne sur le front d'Orient. 1- Sur le camp retranché de Salonique », *Le Fana de l'aviation*, n° 489, août 2010, p. 21.

Stefanik, effectuant ainsi les premières évacuations sanitaires de l'histoire. Le reste du personnel doit rejoindre Scutari à pied au cours d'un périple de plus de 100 kilomètres, sur des chemins muletiers à travers des montagnes enneigées. Partie le 25 novembre, la colonne, qui comprend outre le personnel valide de l'escadrille l'état-major de la mission médicale française mais aussi plusieurs membres français du GQG (Grand Quartier Général), soit en tout 361 personnes, entreprend un périple épuisant de huit jours, dont le capitaine Vitrat se fait l'écho dans le rapport qu'il rédige à son retour en France : « *Après un voyage horriblement pénible, pendant lequel le détachement eut à supporter des fatigues exceptionnelles, l'escadrille au complet arrive à Scutari le 3 décembre, dans le plus grand dénuement. Au cours de cette pénible traversée de l'Albanie, plusieurs hommes ont eu les pieds et les mains gelés et sont mis en arrivant à l'hôpital italien de Scutari. Quelques-uns sont obligés de subir l'amputation des orteils.* »²¹ C'est au cours de cet exode que, le 29 novembre, « *le cheval portant la caisse des archives de l'escadrille tombe dans un ravin très profond et à pic, où il est impossible d'aller le rechercher. Le Journal de marche et d'opérations, les rapports de reconnaissance, la copie des ordres donnés, en un mot, tout ce qui pouvait donner une idée du travail de l'escadrille pendant son séjour en Serbie est perdu sans retour* »²².

Trois hommes de l'escadrille trouvent la mort le 23 décembre au cours d'un bombardement exécuté par les troupes autrichiennes, avant que le détachement ne se mette en route pour Saint-Jean-de-Medua où il est embarqué sur le *Brindisi*, afin de regagner la France le 31 décembre.

La montée en puissance de l'aviation serbe

Tandis que les forces armées serbes subissent la tragédie de la défaite et de l'invasion de leur territoire, les premières troupes de ce qui allait devenir l'armée française d'Orient débarquent à Salonique le 12 octobre 1915, avec à leur tête le général Maurice Sarrail. Ce dernier à précisément pour mission de secourir la Serbie, aux prises avec les Empires centraux et la Bulgarie, en couvrant la vallée du Vardar, axe de communication essentiel qui relie la Serbie à Salonique. Pour ce faire, il ne dispose que de faibles effectifs – 60 000 hommes à

²¹ Rapport du capitaine Vitrat au sous-secrétariat de l'aéronautique militaire, sans date, SHD/AI, 1A190.

²² *Ibid.*

l'origine – qu'il espère compléter avec, entre autres, le renfort d'escadrilles de l'aéronautique et de l'aérostation. Avant même son départ, le 12 septembre, il avait du reste demandé au ministre de la Guerre la constitution « *d'une direction, d'un parc et de quatre escadrilles, dont une escadrille de Nieuport, d'une escadrille Caudron, d'une escadrille Voisin et d'une escadrille MF* » ainsi que la désignation du capitaine Denain, un de ses proches²³, comme chef du service aéronautique²⁴. Ces unités n'arrivent que progressivement et sont renforcées pour atteindre un total de onze escadrilles au début du printemps 1916 : les MF-82, MF-83, MF-85, MF-86, MF-88, V-83, V-84, N-87 ainsi que les C-89, V-90, N-91 qui avaient été dépêchées à l'automne, à la demande de Vitrat, pour soutenir l'armée Serbe avant de gagner Salonique lors de la retraite.

Les restes de l'escadrille serbe, évacués par la flotte alliée, se regroupent pour leur part dans l'île de Corfou. Le gouvernement serbe décide, une fois encore, de s'adresser à la France pour l'aider à reconstituer son aviation, tout en insistant pour que Vitrat puisse assurer la direction du futur service aéronautique. Ce dernier est ainsi chargé par le colonel Barès, en mars 1916, de constituer l'aviation rattachée à l'armée serbe et demande dans un premier temps que soient regroupées à cet effet les escadrilles des Dardanelles (MF-98T), de Corfou (MF-82) ainsi que l'ancienne MF-99S à reconstituer²⁵. Dans le même temps, les forces serbes se réorganisent à Corfou sous la direction de la mission militaire du général de Mondésir ; quelque 130 000 hommes attendent ainsi d'être rééquipés avec du matériel fourni par la France. Parmi elles, l'aéronautique débute sa refondation dès le mois de mars avant de partir pour Salonique au cours du mois suivant. Sur place, vingt pilotes et trois mécaniciens serbes, qui avaient été envoyés en formation en France en 1915, sont déjà intégrés depuis le début du mois de décembre au sein de toutes les escadrilles françaises de l'armée d'Orient et sont immédiatement engagés dans les combats comme observateurs aux côtés des pilotes français.

Ce n'est que le 30 mai 1916, que les forces aériennes serbes renaissent avec cinq escadrilles détachées de l'armée d'Orient et placées sous la responsabilité du capitaine Vitrat qui débarque à Salonique quelques jours plus tard avec les éléments de la nouvelle MF-99S, dont un grand nombre d'anciens parmi lesquels le capitaine Tulasne. Le personnel serbe déjà

²³ Le capitaine Denain avait été son officier de liaison lorsque Sarrail était à la tête de la IIIe Armée.

²⁴ Lettre du sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique militaire au commandant en chef, 25 septembre 1915, SHD/AI, 1A190.

²⁵ Lettre de Vitrat à Barès, 31 mars 1916, SHD/AI, 1A190.

sur place dans les autres unités est immédiatement intégré dans cette nouvelle organisation. C'est ainsi que prennent forme des escadrilles franco-serbes où le personnel appartient aux deux nationalités, chaque unité étant placée sous le commandement d'un officier français ayant comme adjoint le plus gradé des officiers serbes. La gestion des escadrilles est donc assurée de façon duale mais non formalisée officiellement par des directives, ce qui sera d'ailleurs lourdement reproché à Vitrat par Denain. Le haut commandement serbe réorganise ses troupes sous la forme de trois armées auxquelles est rattachée organiquement, pour chacune d'entre elles, une unité de reconnaissance et de réglage de tirs. L'escadrille MF-98T rejoint ainsi la 1^{re} armée serbe, la MF-82 travaille au profit de la 2^e armée tandis que la MF-99S, dont le chef d'escadrille est cette fois le capitaine Perrin de Brichambaut, passe sous la tutelle de la 3^e armée. Les deux escadrilles restantes, la V-84 de bombardement et la N-87 de chasse, sont directement subordonnées, en tant qu'aviation réservée au haut commandement serbe qui leur confie des missions de bombardement ou de reconnaissance stratégique mais aussi, pour la N-87, des déposes d'agents en arrière des lignes ennemies afin de fournir des renseignements mais aussi d'organiser des réseaux de résistance. Les aviateurs français ont en effet été les premiers à initier les « missions spéciales », les dès le 18 novembre 1914 avec le lieutenant Pinsard. L'aéronautique française s'est très vite distinguée par sa grande pratique en ce domaine, organisant pendant l'année 1915, plus de vingt-cinq opérations de ce type sur le front occidental. A l'évidence, cette expertise, que les Français transmettent aux Serbes en 1916, témoigne de la confiance et de la profonde estime accordées à leur allié. Au vu des archives conservées au SHD, fort incomplètes par ailleurs, deux missions spéciales ont pu être recensées en août et septembre 1916²⁶ mais sans doute en existe-t-il d'autres.

Cette réorganisation de l'aviation serbe s'accompagne d'une renumérotation des escadrilles d'Orient qui fait précéder leur numéro du chiffre 3 à partir de septembre 1916, ceci afin de les distinguer des unités du front occidental. C'est ainsi que les MF-82, MF-98T, MF-99S, V-84 et N-87 deviennent MF-382, MF-398, MF-399, V-384 et N-387 avant d'être une fois encore rebaptisées en juin 1917, à la suite de l'arrivée de nouveaux appareils, AR-521, BR-524, BR-525, BR-522 et N-523. Les missions dévolues à ces escadrilles restent les mêmes : reconnaissance, chasse et bombardement. Toutefois, de premières difficultés apparaissent en raison de la montée en puissance de la chasse allemande qui dispose d'appareils de plus en plus performants, avec l'arrivée en novembre 1916 de l'escadrille de

²⁶ Cf. à ce propos David Méchin, « La guerre aérienne sur le front d'Orient. 2- Dans les montagnes de Macédoine », *Le Fana de l'aviation*, n° 490, septembre 2010, pp. 50-51.

chasse Jasta 25 où ont été rassemblés quelques-uns des meilleurs pilotes du Reich. Mais c'est surtout en février 1917 que la situation des aviateurs français et serbes prend un tour critique, alors que s'installe à Hudova le groupe de combat de l'état-major n° 1, ou Kaghol 1, puissante escadre de bombardement allemande dotée d'une escorte de chasse. Cette dernière fait régner la terreur par ses offensives sur les aérodromes et les dépôts de munitions alliés, n'hésitant à bombarder même les hôpitaux. Les pertes sont nombreuses, d'autant que les pilotes français qui partent sur le front d'Orient sont souvent trop jeunes, à peine sortis d'école, et manquent de l'expérience de leurs homologues allemands qui se sont aguerris sur le front occidental. Aux demandes réitérées du commandant Vitrat d'un armement renouvelé ainsi que de l'affectation de pilotes confirmés, le haut commandement français élude la question. Dans une lettre du 4 mars 1917, le général Nivelles souligne ainsi que les pilotes désignés pour l'Orient « *ne peuvent être prélevés sur le front du nord et du nord-est où ils sont également nécessaires. Il faut remarquer à ce sujet que le véritable entraînement au combat se fait au front et qu'il peut se faire aussi bien sur le front d'Orient que d'Occident* »²⁷. L'inquiétude, tant de Vitrat que du chef du service aéronautique de l'armée d'Orient, le commandant Denain, est bien réelle et repose sur le fait que depuis Verdun et la bataille de la Somme les premiers groupes de combat ont été mis en place au sein de l'aéronautique militaire française et évoluent suivant une doctrine d'emploi extrêmement précise et méthodique, enseignée aux jeunes pilotes qui gagnent le front. Or, en ce domaine, le front d'Orient accuse un retard certain qui le place en situation d'infériorité face à la chasse allemande. Pour combler cette déficience, le commandant du Peuty, successeur du colonel Barès au GQG, propose à Denain de détacher pour un mois à l'armée d'Orient « *quelques très bons pilotes de chasse ayant déjà abattus des avions ennemis... et qui mettraient leurs camarades de l'armée d'Orient au courant des dernières méthodes de combat* »²⁸. Sur ces problèmes d'effectifs vient par ailleurs se greffer une situation sanitaire pour le moins préoccupante marquée par de terribles épidémies de typhus, de choléra, de variole et de malaria, sans compter les nombreuses maladies bactériennes, qui affaiblissent les organismes et font lourdement chuter le taux de disponibilité²⁹. C'est ainsi que dès novembre 1916, le commandant Denain signale que les

²⁷ Lettre du général Nivelles au ministre de la Guerre, 4 mars 1917, SHD/AI, 1A190.

²⁸ Note du commandant du Peuty aux commandants des groupes de combat, GQG, 30 mars 1917, SHD/AI, 1A190.

²⁹ Cf. à ce sujet l'article du médecin-général Régis Forissier, « L'aide médicale humanitaire apportée à la Serbie par la France et ses alliés au cours de la Première Guerre mondiale », *Revue historique des armées*, n° 2/1996, pp. 9-26.

« évacuations et les décès » dans l'aéronautique de l'armée d'Orient « ont atteint environ 60 % des effectifs »³⁰.

En dépit de ces difficultés, la formation du personnel serbe n'a cessé de se poursuivre depuis le printemps 1916 et de nouveaux groupes de d'élèves pilotes, observateurs mais aussi quelques mécaniciens rejoignent la France. Ainsi, à la mi-avril 1916 puis au printemps et au début de l'été de l'année suivante, trois groupements se succèdent où les élèves participent à des stages de formation de base de trois mois – un mois et demi pour les observateurs - à Chartres ou Ambérieu avant d'être spécialisés pour la reconnaissance, toujours à Chartres, ou pour le bombardement au Crotoy tandis que les observateurs gagnent le groupe divisionnaire d'entraînement (GDE) du Plessis-Belleville³¹. Au total, un peu plus d'une cinquantaine de pilotes décrochent le brevet militaire et dix-neuf celui d'observateurs. Deux autres groupes, rassemblant une trentaine d'observateurs, sont formés sur le front d'Orient à Sedhes, à douze kilomètres au sud-est de Salonique³². Sous la houlette du commandant Vitrat, la fusion entre le personnel serbe et le personnel français semble s'être effectuée sans difficulté particulière, à telle enseigne que la satisfaction du haut commandement serbe vaut à l'officier français une citation à l'ordre de l'armée serbe le 8 février 1917. Le souci constat dont fait preuve Vitrat dans la défense des intérêts serbes en matière aéronautique n'est cependant pas sans lui valoir des difficultés relationnelles de plus en plus marquées avec le commandant Denain et surtout le général Sarrail. Ce dernier profite du refus que lui oppose Vitrat à fusionner le parc d'aviation autonome serbe avec celui de l'aviation française d'Orient pour le limoger. Dans un courrier qu'il adresse le 28 août 1917 au ministre de la Guerre, le commandant en chef du front d'Orient porte ainsi sur Vitrat de graves accusations, lui reprochant sans manque « *d'allant personnel* », le fait qu'il « *vole peu ou point* » et plus encore d'avoir « *commis des erreurs techniques* »³³. Tous les efforts que déploient les plus hautes autorités serbes, et en particulier le chef d'état-major général Boyovitch, demeurent vains. Dans son ordre du jour du 8 septembre à l'armée serbe, celui-ci souligne avec force : « *A l'occasion du départ du commandant Vitrat, je considère comme le plus agréable des devoirs de reconnaître encore une fois ses capacités d'organisateur, sa bravoure, sa grande activité et sa grande énergie,*

³⁰ Lettre du chef d'escadrons Denain au ministre de la Guerre, QGAA, 11 novembre 1916, SHD/AI, 1A190.

³¹ Sur les écoles, voir notre article « Léon Adolphe Girod, créateur des écoles d'aviation », *Revue historique des armées*, n° 240, 3^e trimestre 2005, pp. 67-74.

³² Il convient également d'ajouter les dix observateurs formés en 1915 au sein de la MF-99S.

³³ Lettre du général Sarrail au ministre de la Guerre, QGAA, 28 août 1917, SHD/AI, 1A190.

son dévouement complet au service et son amitié éprouvée pour l'armée serbe. Grâce à ses belles qualités, l'aviation serbe a obtenu toujours les meilleurs résultats quand on tient compte des moyens dont il disposait »³⁴.

Le départ de Vitrat marque également celui des principaux cadres qui lui sont proches, comme Tulasne. Denain s'attache aussitôt à placer ses fidèles à la tête des escadrilles franco-serbes qui sont réorganisées selon ses propres vues, qu'il avait exprimées au ministre de la guerre dès novembre 1916 dans un courrier où il avait prôné « *qu'une direction d'ensemble se substitue à l'entente très cordiale, mais simplement bienveillante qui règne entre les aviations françaises et serbes. Il faut qu'un commandement des aéronautiques françaises et serbes centralise les questions de personnel, de matériel (réserve aéronautique), d'emploi (reconnaitances, bombardements, photographies, réglages, répartition des escadrilles, des ballons, etc.) au mieux des opérations »³⁵. Ce bouleversement n'est en réalité qu'un des aspects de la vaste réorganisation des forces aéronautiques en Orient voulue par Sarrail depuis octobre 1916 et devenue effective à l'été 1917. Celle-ci prend une forme définitive avec la création du service aéronautique du commandement des armées alliées en Orient confié au commandant Denain qui, outre l'aéronautique française d'Orient, a désormais la haute main sur l'aéronautique serbe et le Royal Flying Corps. Face à une personnalité aussi intransigente que le général Sarrail, les hautes autorités serbes décident d'accélérer la « serbisation » de deux escadrilles, la AR-521 et la BR-525, en proposant la substitution progressive du personnel français par du personnel serbe. C'est ainsi que le 5 mars 1918, l'AR-521 opère sa mue en devenant « 1^{re} escadrille serbe » tandis que la BR-525 est transformée le 26 juin 1918 en « 2^e escadrille serbe ». La montée en puissance du personnel serbe dans les autres unités se poursuit tout au long de l'année 1918. Les cinq escadrilles serbes prennent ainsi une part prépondérante aux dernières offensives de l'été et du début de l'automne 1918, et ce jusqu'à l'armistice. Celle-ci ne signifie pas pour autant la démobilisation de tous les aviateurs français qui demeurent stationnés dans les Balkans pendant encore quelques mois. Il faut attendre décembre 1918 pour que les BR-522, BR-523 et BR-524 passent définitivement sous contrôle de leur gouvernement. Ces dernières sont officiellement dissoutes en France en 1919, marquant un point final à cette aventure aéronautique franco-serbe dont bien des aspects demandent à encore à être approfondis.*

³⁴ Dossier individuel de Roger Vitrat, SHD/AI, 1P23130/3.

³⁵ Lettre du chef d'escadrons Denain au ministre de la Guerre, QGAA, 11 novembre 1916, SHD/AI, 1A190.

Docteur en histoire, qualifiée aux fonctions de maître de conférence des universités, Marie-Catherine Villatoux est chef du Bureau Air, Division études et enseignement, au Service historique de la Défense et professeur associée aux écoles de Saint-Cyr Coëtquidan. Elle a publié près de deux cents articles, études et communications ainsi que plusieurs ouvrages, parmi lesquels *La République et son armée face au « péril subversif »* (Indes savantes, 2005), *Guerre et action psychologiques en Algérie* (SHD, 2007), *La défense en surface (1945-1962). Le contrôle territorial dans la pensée stratégique française d'après-guerre* (SHD, 2009) et *6 juin 1944. Le Jour J* (L'esprit du livre, 2009).