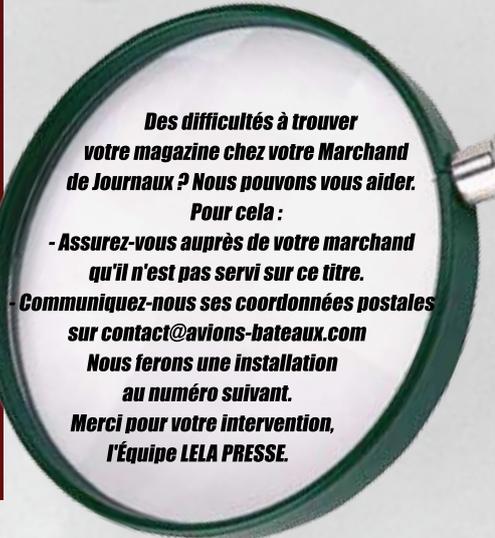


ÉDITO

Voici enfin ce numéro de Batailles Aériennes consacré aux suites de la Première Guerre mondiale, vu au travers des combats aériens bien sûr. Beaucoup d'entre nous ignorent ces « suites », alors peu médiatisées mais pouvait-il en être autrement alors que les Français venaient de subir la pire des guerres de leur histoire ? On peut aisément leur pardonner de ne pas avoir ouvert les yeux pour contempler ce qui se déroulait hors des frontières de l'Hexagone. Cependant, cent ans après, le temps est venu de se pencher sur ces conflits, certes mineurs mais qui permirent à deux pays de s'affirmer en tant que nations, la Pologne et la Turquie, dans des conflits où l'aviation joua un rôle capital. Ces conflits, dans leur aspect politique, firent bien souvent barrage à la grande peur de l'époque : le communisme, ce avec l'aide des Alliés qui n'hésitèrent pas à envoyer troupes et matériels là où le danger se précisait. C'est ainsi que sur les ruines fumantes des empires centraux, de nouveaux pays furent créés, parfois après des siècles de soumission mais pour une période de courte durée car aussi incroyable que cela puisse paraître, malgré la « boucherie » de quatre ans, un nouveau conflit allait éclater vingt ans plus tard, plus terrible encore, émanant d'un nationalisme forcené qui engendra une dictature qui ne s'exprimera que par la force pure. Les années vingt et trente furent les décennies des nationalismes ; le résultat fut désastreux, comme on le sait...

Bonne lecture et bonne rentrée à tous,
Michel Ledet.

**Votre prochain numéro
en kiosque
le 18 janvier 2020 !**



COMITÉ DE RÉDACTION :

Christophe CONY, Michel LEDET, Frédéric STAHL
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
& RÉDACTEUR EN CHEF : Michel LEDET
Rédacteur en chef adjoint : Christophe CONY

Principaux collaborateurs :

Matthieu Comas - Jean-Louis Roba - Alain Coste - Giancarlo
Garello - Christophe Cony - Philippe Saintes - Kari Stenman.

Illustrateurs :

Profil couleur de ce numéro : Éric Schwartz

Publicité : à l'adresse de la rédaction
Composition & Montage : J-B. Delcambre
Photogravure : Lela Presse
Impression :



MAQPRINT
LIMOGES
87 - FR



La reproduction, même partielle, des articles
et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation
préalable de l'éditeur et des auteurs.

All contents copyrights LELA PRESSE
N° ISSN : 1253-5354

Ventes messagerie :
I.Press

5 rue du Colonel Fabien, 95390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42
dominique.bellevrat@incentivepress.fr

Diffusé par MLP

Parc d'Activité de Chesnes - 55 bld de la Noirée
38070 ST QUENTIN FALLAVIER
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Distribué en Belgique par :
Tondeur Diffusion
Avenue Fr. Van Kalken 9
B-1070 Bruxelles, Belgique
Tél : 00.32.02.555.02.18 - Fax : 00.32.02.555.02.19

Pour en savoir plus
et commander nos produits sur notre site
(paiement sécurisé par WEBAFFAIRE) :
www.avions-bateaux.com
site mis à jour toutes les semaines

Et aussi sur    

3	Introduction
8	Chapitre 1 : La guerre civile russe (nov 1917 à oct 1922)
8	1.1 : La Russie et son aviation durant la Grande Guerre
12	1.2 : La naissance chaotique de l'aviation soviétique
15	1.3 : La RKVVF s'engage dans la guerre civile
18	1.4 : Combats le long du Transsibérien
23	1.5 : Murmansk, Arkhangelsk : le front nord (mars 1918 – mars 1920)
29	1.6 : Sur la côte balte (novembre 1918 – février 1920)
40	1.7 : Le front Sud : Don, Ukraine, Crimée (déc. 1917 – novembre 1920)
55	1.8 : Epilogue en Sibérie
56	Chapitre 2 : Contre la Hongrie Communiste (mars à août 1919)
56	2.1 : La Hongrie reprend les armes (21 mars 1919)
58	2.2 : L'armée roumaine s'installe sur la Tisza (15 avril au 3 mai 1919)
60	2.3 : Attaque sur la Tchécoslovaquie (20 mai au 30 juin 1919)
62	2.4 : L'assaut final de l'armée roumaine.
64	Chapitre 3 : La guerre russo-polonaise (fév 1919 à oct 1920)
64	3.1 : Naissance de la Lotnictwo Wojskowe (aviation militaire polonaise).
66	3.2 : Conflit avec la République Populaire d'Ukraine Occidentale
70	3.3 : Face à l'Armée Rouge
79	Chapitre 4 : Pirates sur l'Adriatique ! (sept 1919 à déc 1920)
82	Chapitre 5 : La guerre gréco-turque (mai 1919 à oct 1922)
82	5.1 : La Megáli Idéa d'Eleftherios Venizélos
86	5.2 : La naissance de la Turquie sur les ruines de l'empire Ottoman
88	5.3 : Le retour du Roi
90	5.4 : La fuite en avant de l'armée grecque (juin 1921 - août 1921)
92	5.5 : La bataille de la Sakarya (14 août 1921-11 septembre 1921)
94	5.6 : Katastrofi : l'effondrement de l'armée grecque

Ce magazine près de chez vous !
A découvrir sur
<http://catalogueproduits.mlp.fr/>



1919-1922 : LA GUERRE N'EST PAS FINIE !

conflits et guerres post-armistice



par David Méchin

La guerre est finie...

Ce Nieuport 81, photographié à Orly en 1923, version d'entraînement des chasseurs Nieuport de la guerre, sert désormais d'avion de tourisme sous immatriculation civile. (Frédéric Gadmer, coll Albert Kahn)

Introduction

Après l'armistice, les armes ne se taisent qu'à l'ouest

L'armistice de Rethondes du 11 novembre 1918, qui suit ceux de Salonique (front d'orient, 29 septembre), Moudros (front turc, 30 octobre), et Villa Guisti (front italien, 4 novembre), met effectivement un terme aux combats de la Première Guerre mondiale, un conflit qui aura ravagé l'Europe en y laissant près de 18 millions de morts et induit des bouleversements sociétaux et techniques considérables.

Un de ces bouleversements techniques est sans conteste le développement de l'aviation militaire dont la croissance des moyens a été considérable durant la guerre, et tout particulièrement en France, un pays qui avait décerné 509 brevets de pilotes militaires le 3 août 1914 alors que débutait le conflit. Il y en aura eu 16 809 autres jusqu'à l'armistice, dont 1 234 étrangers.

La plupart de ces pilotes, du moins ceux qui auront survécu à la guerre (2 246 pilotes français tués (13 %) toutes causes confondues, dont environ 1 200 au combat, soit un taux de pertes bien inférieur à l'infanterie), vont être rapidement démobilisés quelques mois après l'armistice au début de l'année 1919 et renvoyés dans leurs foyers. Beaucoup vont rester des mordus du vol et vont chercher à garder un contact avec l'aviation en s'entraînant lors de leurs périodes de réserve. Les plus enthousiastes d'entre eux vont tâcher de faire de l'aviation leur métier et vont constituer le vivier des pilotes des premières entreprises de

l'aviation commerciale française qui se montent dans l'immédiat d'après-guerre avec des appareils militaires hâtivement transformés en appareils civils.

Malgré la nostalgie éprouvée du temps passé en escadrille, il reste que l'armistice est un soulagement pour tous les pilotes qui espèrent rapidement rentrer chez eux. Mais tous n'auront pas cette chance : ceux de l'aviation d'Orient, qui représentent près de 5% des pilotes, vont être contraints de faire du « rab » et de rester sous les drapeaux quelquefois jusqu'à la fin de l'année 1919 pour y poursuivre la guerre, ce qui sera également le cas des aviateurs britanniques présents sur ce front.

Ils auront à y combattre d'anciens ennemis ou d'anciens alliés. Le conflit a provoqué la désintégration de trois anciens empires : russe, austro-hongrois et ottoman, qui disposaient tous de forces aériennes dont les pilotes vont devoir continuer la lutte dans un ensemble de conflits qui sont une conséquence directe du chaos dans lequel les a plongés la Première Guerre mondiale. Pour la Russie, la guerre a rendu la situation intérieure catastrophique en provoquant une famine. Une révolution conduit à la destitution de son Tsar en février 1917, puis la prise du pouvoir par le parti communiste russe à la fin de l'année 1917 qui va s'effectuer non sans résistances. Le pays va dès lors être plongé dans une terrible guerre civile



Vue d'un bombardier Voisin LAS de l'aviation russe. Toujours utilisé en première ligne en 1917, il avait été retiré des opérations depuis plus d'un an en France... (Coll Paolo Varriale)

Chapitre 1 - La guerre civile russe

1.1 – La Russie et son aviation durant la Première Guerre mondiale.

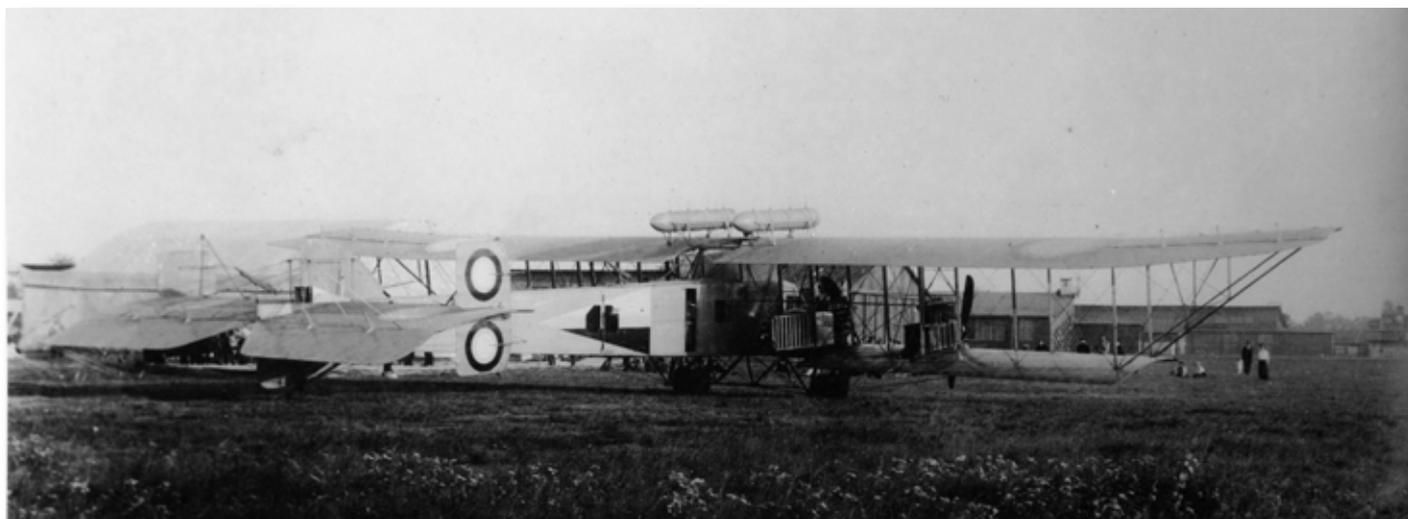
Quelques propos préliminaires s'imposent pour rappeler plusieurs faits sur l'empire russe. Il est, au début du 20^e siècle, un vaste empire colonial au même titre que l'empire français ou britannique, car il tient sous sa domination politique nombre de peuples étrangers qui ont été soumis par la force des armes. Mais il dispose d'une spécificité sur les autres empires coloniaux européens : il n'a pas « d'outre-mer » et s'est constitué d'un seul bloc à partir de son cœur : les plaines de Russie. Les troupes russes ont progressé vers l'ouest et conquis plusieurs nations slaves comme la Pologne et l'Ukraine, mais aussi non-slaves, comme la Finlande et les pays Baltes. L'empire s'est également étendu vers le sud à travers le

Caucase vers la Géorgie et l'Arménie. Mais, du point de vue de l'étendue géographique, l'essentiel de ses conquêtes territoriales a eu lieu en direction de l'est, où une colonisation de peuplement s'est opérée en suivant la voie de communication que constitue le chemin de fer du Transsibérien, et ce jusqu'au bout du continent asiatique où le terminus de la ligne est situé à Vladivostok, le port baignant dans la mer du Japon. Tout le long de cette ligne qui est la seule véritable voie de communication d'ouest en est, les colons russes ont submergé les rares indigènes de ces zones initialement peu peuplées de Sibérie et des steppes de l'actuel Kazakhstan.

Bien que très puissant militairement avec une



Nieuport 21 de l'aviation russe. Les chasseurs Nieuport, sous leurs différentes versions, constituent l'ossature de la chasse de l'aviation russe en 1917. (Coll Musée de l'aviation de Cracovie)



vaste armée aux ordres de son Tsar, l'empire russe souffre au début du siècle d'une très grande fragilité que va exacerber la guerre et qui va causer sa chute. Ses structures sociales sont d'un autre âge avec une paysannerie sous la coupe d'une aristocratie foncière qui, bien que le servage ait été officiellement aboli en 1861, détient toujours la propriété des terres et le pouvoir économique. Aucune réforme libérale n'intervient pour accompagner le pays vers l'industrialisation ni pour atténuer le sort du prolétariat ouvrier qui se développe dans les villes. Seules les révoltes de 1905 ont contraint le Tsar à accorder un semblant d'institutions libérales avec la création d'une assemblée, la Douma, permettant un minimum d'expression démocratique. Le Tsar gardera dans les faits la réalité du pouvoir et les revendications libérales vont rester très vives tandis que le pays reste globalement sous-industrialisé, paralysé par une bureaucratie tsariste peu efficace, et souffrant de voies de communication peu développées.

Quand éclate la guerre, le rouleau compresseur russe vanté par la presse française se révèle vite être un colosse aux pieds d'argile. Lente à se mobiliser du fait de l'insuffisance de ses voies de communications, l'armée russe mal commandée est vaincue par une armée allemande deux fois inférieure numériquement lors de la bataille de Tannenberg dès la fin du mois d'août 1914. Au sud du front, face à l'armée austro-hongroise aussi arriérée qu'elle, l'armée russe est victorieuse et a pu conquérir la Galice, mais se retrouve incapable d'exploiter son succès. En effet ses stocks de munitions sont épuisés dès le début de l'année 1915 après cinq mois d'offensives à outrance : il n'y a pas assez de fusils et le gouvernement doit en acheter où il peut, conduisant à un cauchemar logistique pour approvisionner ses unités avec des armes tirant des calibres différents. Alors que l'artillerie est la reine des combats de la Première Guerre mondiale, celle de l'armée russe est muette faute d'industrie nationale pour produire des obus en nombre significatif ! C'est dans un dénuement presque permanent que l'armée russe va traverser la Première Guerre mondiale. L'état de ses forces aériennes va être à l'avenant.

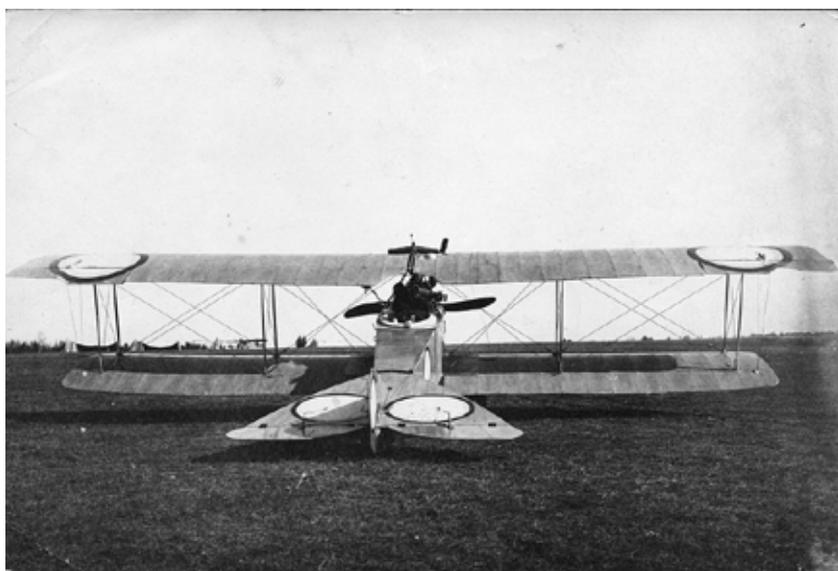
Au début des années 1910, la naissance de l'aviation va susciter dans l'Empire russe comme partout en Europe un immense enthousiasme. Une petite industrie aéronautique va voir le jour et la première société aéronautique, la S.S. Shchetinin de Péetrograd, est créée en 1909 et produit en 1910 ses premiers appareils de conception nationale en même temps que l'atelier ouvert par les frères

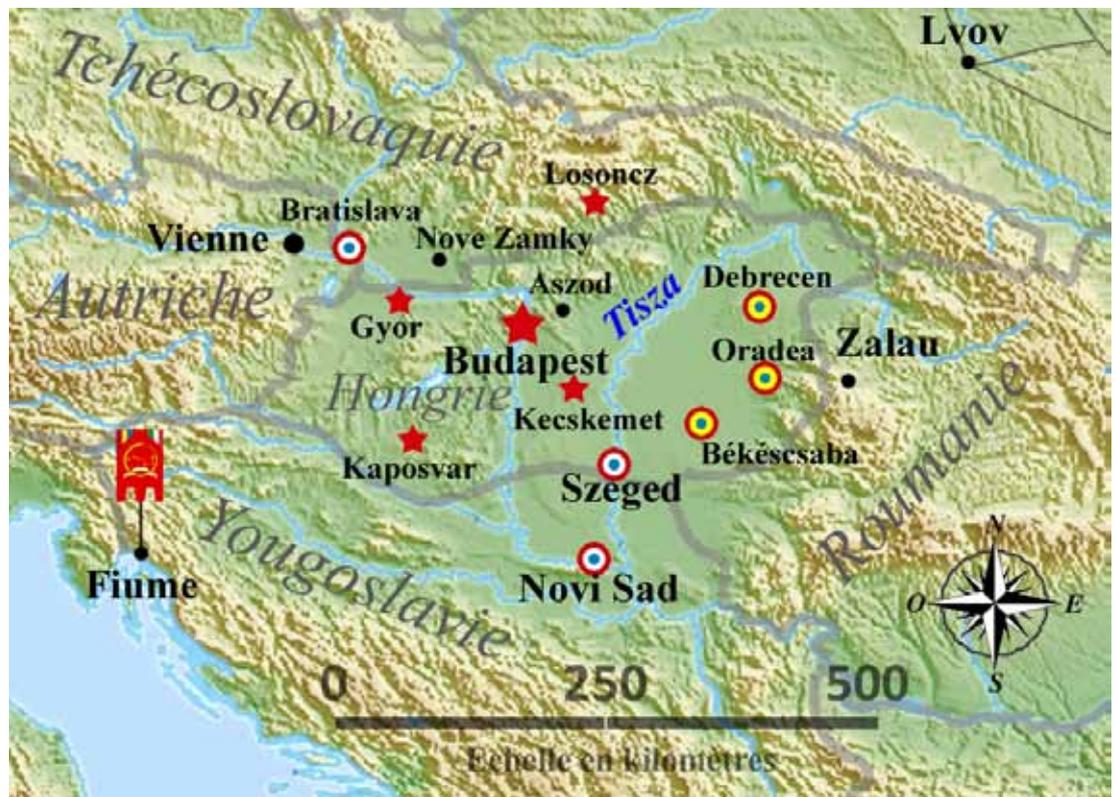
Lebedev dans la même ville. Suit en 1910 la société moscovite de production automobile Duks qui se lance dans la construction aéronautique en réalisant sous licence des appareils de conception française, imitée en ce sens par l'usine Russo-Baltique de Riga (R.B.V.Z.) qui ouvre en 1911 à Petrograd un atelier aéronautique, lequel va se distinguer en produisant en 1912 un appareil quadrimoteur conçu par l'ingénieur Igor Sikorsky, l'Ilya Murometz. Enfin, en 1913, s'ouvre à Odessa l'usine Anatra qui va produire des avions français sous licence ainsi que quelques appareils de sa propre conception.

L'armée tsariste va s'intéresser au fait aérien en commandant plusieurs avions et dirigeables. Il ne manquera pas d'officiers volontaires pour se rendre dans les écoles de pilotage. Quand éclate la guerre, l'aviation de l'armée russe aligne un total impressionnant de 263 avions et 14 dirigeables, presque autant que la France qui avec ses réserves dispose de 274 appareils. Mais il ne s'agit en fait que d'une force aérienne de papier car du fait d'un mauvais entretien près de la moitié vont se révéler hors d'usage. Alors que les forces aériennes des belligérants vont connaître année après année une croissance exponentielle continue en nombre d'appareils en ligne et en pilotes, l'aviation russe va au contraire voir son potentiel s'éroder durant l'année 1915. Il va ensuite monter mais selon une courbe de croissance bien peu dynamique : le 14 septembre 1916, un état détaillé des forces dénombre 66 escadrilles sur l'ensemble du front incluant celui du Caucase, pour seulement 401 appareils soit à peine six par escadrille, et avec

Bombardier lourd Ilya Murometz, un rare cas d'appareil de qualité conçu et produit en Russie. (Coll. Musée de l'aviation de Cracovie)

Devant la pénurie d'appareils par rapport aux besoins, il n'est pas rare que les appareils ennemis capturés en plus ou moins bon état soient réparés et remis en service contre leurs anciens propriétaires, comme ce LVG allemand décoré de cocardes russes (Coll. Victor Dashklyeff)





Chef brutal et impulsif des mots mêmes de Lénine, Bela Kun devient le chef de l'éphémère République des Conseils Hongroise qui ne dure que 133 jours. Bien que disposant initialement d'un certain capital de sympathie parmi la population pour sa volonté de reprendre par les armes les territoires hongrois perdus, la terreur rouge qu'il va instaurer va rapidement le conduire à sa perte. Réfugié en Russie, il devient un commissaire politique de l'Armée Rouge et se distingue tristement en ordonnant de faire passer par les armes les officiers de l'armée blanche du général Wrangel en Crimée qui ont déposé les armes. Devenu un apparatchik du régime soviétique, il est exécuté lors des purges staliniennees le 29 août 1938 (DR).

Chapitre 2 : Contre la Hongrie communiste

2.1- La Hongrie reprend les armes (21 mars 1919)

La révolution bolchevique va parvenir au pouvoir dans un autre pays que la Russie : la Hongrie, où une « république des conseils » d'inspiration bolchevique va tenir les rênes du pays pendant 133 jours, entre les mois de mars et d'août 1919, avant de se faire balayer par une coalition militaire internationale.

La Hongrie est depuis le compromis de 1867 une des composantes de l'Empire Austro-Hongrois dont le chef de l'Etat est Empereur d'Autriche et Roi de Hongrie et peut ainsi s'appuyer sur l'aristocratie magyare pour diriger son vaste empire multiethnique. Le royaume de Hongrie, ou Transleithanie, comporte sous sa coupe nombre de minorités, dont des Croates, des Serbes, des Roumains, des Juifs et quelques Allemands.

En 1918, cet ancien empire épuisé par quatre années de guerre, est au bord de l'explosion : la famine sévit à Vienne comme à Budapest ; le jeune empereur Charles I^{er} tente de négocier

une paix séparée avec les Alliés et c'est plus ou moins de force que son puissant voisin allemand l'oblige à rester dans le conflit. Quand les troupes italiennes enfoncent le front à Vittorio-Veneto, tout l'empire se disloque. Les proclamations d'émancipation des Tchèques, des Slovaques, des Polonais, des Ukrainiens, des Roumains bucoviens et transylvains, des Serbes, Croates et Slovènes détachent de facto de vastes territoires de la « double-monarchie » : une commission internationale, la commission Lord, commence au printemps 1919 à tracer entre ces territoires des frontières que des traités de paix vont ensuite officialiser.

Concernant le royaume de Hongrie, celui-ci se transforme en République dirigée par le gouvernement du comte Mihály Károlyi. Il ne sera pas aidé par l'intransigeance des Alliés qui vont lui imposer de cruelles coupes territoriales, allant au-delà des frontières ethniques et mettre nombre de Hongrois sous la souveraineté de nouveaux états. Le 20 mars 1919, le lieutenant-colonel Vix, officier supérieur de l'armée française stationnant au sud de la Hongrie et issue de l'armée d'Orient du général Franchet d'Esperey, remet une note au gouvernement hongrois exigeant la cession de nouveaux territoires. Le pays est grandement réduit au profit de la nouvelle Yougoslavie (région du Banat), de la nouvelle Tchécoslovaquie (par la Slovaquie dont une partie est peuplée majoritairement de Hongrois) et surtout de la Roumanie qui gagne la Transylvanie comprenant une forte minorité hongroise.

Le gouvernement Károlyi va préférer démissionner plutôt que d'entériner ce diktat. Il sera remplacé dès le lendemain **21 mars 1919** par un nouveau gouvernement d'inspiration bolchevique, avec Sándor Garbai comme le chef officiel du gouvernement mais dont le pouvoir réel est aux mains du commissaire aux affaires étrangères,





Chasseur Aviatik-Berg D.I n° 92-126 produit par l'usine hongroise MAG, et utilisé par l'aviation hongroise communiste. (Coll Paolo Varriale)

Béla Kun. Celui-ci va dès son instauration faire part de sa volonté de résister par les armes aux exigences des Alliés et même de reprendre les territoires abandonnés, ce qui va lui valoir initialement un large soutien populaire, y compris dans les milieux militaires et même parmi la bourgeoisie nationaliste.

Les armes vont donc parler, mais quelles sont celles sur lesquelles le gouvernement hongrois va pouvoir compter ? Comme tout belligérant de la grande guerre, la Hongrie compte nombre de troupes d'infanterie expérimentées. Mais, sans grande base industrielle nationale, l'approvisionnement en munitions va faire défaut à cette armée dont le ravitaillement en ce domaine venait principalement d'Autriche et d'Allemagne. L'armée hongroise va donc être contrainte de mener une guerre courte...

Du point de vue de l'aviation, la Hongrie dispose d'un avantage par rapport à la Russie soviétique, celui de disposer d'usines produisant du matériel de guerre moderne. L'aviation austro-hongroise s'est en effet battue jusqu'à la fin de la guerre et a ainsi pu bénéficier des derniers modèles les plus perfectionnés conçus par l'industrie allemande et qui sont produits localement dans trois usines : la Flugzeuge der Ungarischen Lloyd-Flugzeugfabrik à Aszód, ainsi que la Flugzeuge der Ungarischen Flugzeugfabrik A.G. (UFAG)

et la Flugzeuge der Ungarischen Allgemeinen Maschinenfabrik (MAG) à Budapest. On trouve ainsi des biplaces Hansa-Brandenburg C.I ou UFAG C.I, des chasseurs Aviatik-Berg D.I ou Fokker D.VII tous équipés du puissant moteur Daimler-Benz de 225 ch.

Comme la totalité des *Flik* de l'aviation austro-hongroise stationnaient au front hors du territoire hongrois, la nouvelle force aérienne rouge (*Vörös Légjáró Csapatok*) n'a pu compter initialement que sur des appareils issus des huit écoles de pilotage (*Flek*) austro-hongroises se trouvant sur son sol, soit environ 150 appareils pour beaucoup périmés dont bien peu sont en condition de vol. Mais vont vite s'y rajouter les appareils en attente de livraison dans les trois usines d'aviation à qui le gouvernement hongrois va ordonner de poursuivre la production dans un ordre daté du 26 mars 1919. Dès le 3 avril, la Lloyd est en mesure de livrer 10 chasseurs Aviatik-Berg D.I qui peuvent être affectés au front, en complément de ceux produits par UFAG et la MAG qui va également livrer une cinquantaine d'excellents Fokker D.VII, dont la production venait d'être lancée quand s'est terminée la guerre. Ces Fokker D.VII seront généralement préférés des pilotes hongrois par rapport aux Aviatik-Berg D.I.

Cette nouvelle force aérienne, selon un rapport



Fokker D.VII de l'aviation hongroise communiste. La société MAG a organisé la production sous licence de cet appareil pour l'aviation austro-hongroise, mais aucun ne put être livré avant l'armistice. La République des Conseils Hongroise en ordonna la reprise de la production pour son compte. (DR)



Donat Aduiovich Makijonek, ancien lieutenant de l'aviation russe où il a remporté 8 victoires aériennes au 7^e KAO, rejoint la Lotnictwo Wojskowe dès sa création en 1918 où il fonde la 1. Eskadra à Varsovie, puis commandera la 3. Eskadra. Durant la seconde guerre mondiale, il est arrêté par les nazis et assassiné en 1941 dans le camp d'Auschwitz. (DR)



Chapitre 3 : La guerre Russo-Polonaise

3.1 - Renaissance de la Pologne et naissance de la Lotnictwo Wojskowe (aviation militaire polonaise).

Une des conséquences de la Première Guerre mondiale est la renaissance de la Pologne, une nation dépecée à la fin du 18^e siècle et partagée entre ses trois puissants voisins, la Russie (centre et est - Grand-Duché de Varsovie), l'Autriche-Hongrie (sud, Galicie) et l'Allemagne (ouest, région dite de la Grande Pologne). Durant le conflit, des soldats polonais vont servir sous plusieurs drapeaux ; la Russie et l'Autriche-Hongrie vont même autoriser la création d'armées polonaises au sein de leurs forces, tout particulièrement la Légion Polonaise dirigée par Jozef Pilsudski qui se bat dans l'armée austro-hongroise sous la promesse des gouvernements allemands et autrichiens de créer un état polonais indépendant après la guerre. Dans les zones conquises de l'Empire Russe, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie créent effectivement en 1916 un « Royaume de Pologne », état semi-indépendant dans lequel elles se réservent des zones d'influence mais qui dans

les faits va devenir un satellite de l'Allemagne. Cet état-fantôme aura pour mérite de poser les bases d'une administration polonaise. En France, Jozef Haller, ancien officier supérieur de l'armée austro-hongroise ayant gagné la Russie, forme une légion de volontaires polonais recrutés parmi l'émigration, dite « armée bleue », qui va se battre sur le front occidental.

Au moment de l'armistice du 11 novembre 1918 qui voit l'effondrement des empires allemands et austro-hongrois, le Royaume de Pologne satellite de l'Allemagne sert de base à la République de Pologne qui est proclamée sur son sol, dont le général Jozef Pilsudski va devenir chef de l'État et chef militaire. Alors qu'aucune frontière claire n'est définie dans des zones où vivent plusieurs nationalités, la jeune nation polonaise va immédiatement devoir se battre et va s'employer à créer des forces armées, comprenant une aviation militaire (*Lotnictwo Wojskowe*).



Après l'armistice du 11 novembre 1918 et l'évacuation du territoire polonais par l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, plusieurs dépôts aéronautiques de ces puissances occupantes sont saisis par les aviateurs polonais, comme celui-ci à Winiary, près de Poznan, contenant près de 400 appareils allemands. La plupart sont à l'état d'épaves et bien peu pourront être mis en état de vol immédiatement mais ils vont servir de matière aux mécaniciens polonais pour produire des appareils opérationnels, après tout un trafic de pièces détachées avec l'Allemagne. (Coll. Musée de l'air de Cracovie)



La Pologne compte à ce moment sur son sol nombre de pilotes confirmés qui ont servi d'abord dans l'aviation russe où ont même été créées à la fin de la guerre des escadrilles spécifiquement polonaises. Parmi les 13 as de la chasse de l'aviation russe ayant survécu à la guerre, se trouve même un pilote polonais, le Poruchik (Lieutenant)

Donat Aduiovich Makijonek (8 victoires), qui rejoint immédiatement la nouvelle aviation. Il y a également nombre de pilotes polonais ayant servi dans les forces aériennes austro-hongroises, et, dans une moindre mesure, dans celles de l'Allemagne. Se trouvent enfin en France des pilotes, pour l'essentiel encore en formation,

Cérémonie religieuse sur l'aérodrome de Mokotow (Varsovie) le 16 décembre 1918 où est créée la première escadrille polonaise à partir des appareils allemands qui y ont été capturés, comme ce Rumpler C.I décoré d'un écusson rouge et blanc, une des trois marques régionales de l'aviation polonaise avant que celle-ci n'adopte définitivement le damier rouge et blanc (DR)



Cette épave d'un Brandenburg B.I portant encore son immatriculation austro-hongroise 76.91 montre les marquages adoptés en novembre 1918 par les aviateurs polonais de la base de Cracovie, une lettre Z rouge dans un carré blanc. (Coll. Musée de l'air de Cracovie).



Nombre de Brandenburg C.I sont capturés sur les terrains de Cracovie et Lvov par les aviateurs polonais, sur les territoires de l'ex Autriche-Hongrie, tel que celui-ci portant l'immatriculation 64.65 et construit par la société UFAG. (Coll Greg Van Wyngarden)

Chapitre 4 : Pirates sur l'Adriatique !

Personnage haut en couleurs et héros de guerre, le poète Gabriele d'Annunzio est frustré du résultat de l'armistice qui voit l'Italie privée de territoires convoités, et tout particulièrement sur la côte dalmate où se trouve le port de Fiume (aujourd'hui Rijeka) peuplé d'une importante minorité italienne et une courte majorité de croates. Joignant le geste à la parole, il marche sur la ville avec plusieurs de ses sympathisants armés et occupe les lieux manu militari le 12 septembre 1919, cohabitant dans un premier temps avec les troupes alliées qui l'occupent après l'armistice. Après plusieurs bagarres entre les « légionnaires » et les troupes d'occupation françaises, britanniques, américaines et italiennes, les gouvernements alliés retirent leurs soldats de la ville tout en laissant sur place leurs dépôts militaires qui sont saisis par les hommes de d'Annunzio. Le gouvernement italien tente en vain de rétablir l'ordre, mais les troupes qu'il envoie tournent casaque et vont rejoindre les insurgés... Car d'Annunzio se pose haut et fort comme le héraut de la droite nationaliste italienne déçue par les traités de paix. Sa popularité est très grande dans toute l'Italie où des quatre coins du pays nombre de militaires viennent se joindre à lui, emmenant avec eux leur équipement militaire ! Plusieurs avions italiens désertent effectivement

leurs escadrilles au point que la hiérarchie militaire interdit les vols et ordonne le démontage des magnétos. Fiume se dote ainsi d'une petite force aérienne principalement composée d'appareils SVA et d'un hydravion Macchi M 5, au moins 9 appareils selon un décompte effectué par le général français Savy en date du 24 septembre 1919. Quelques héros de l'aviation italienne ont rejoint d'Annunzio, dont les as Ernest Cabruna (8 victoires) et Giovanni Ancilotto (11 victoires), ainsi que les lieutenants (Tenente) Ludovico Censi et Giordano Granzarolo, compagnons de d'Annunzio ayant piloté des SVA lors du raid sur Vienne le 9 août 1918. Le plus connu des aviateurs de Fiume reste sans conteste le fantasque Guido Keller, ancien pilote de chasse de la 91^a Squadriglia d'élite. Un homme aussi haut en couleur que d'Annunzio : adepte du naturisme, il aimait durant la guerre courir en tenue d'Adam autour de son aérodrome et à l'occasion se montrer au naturel devant de jeunes lavandières, ce qui a donné bien du fil à retordre à son chef d'escadrille, le *maggiore* Francesco Baracca, qui a dû faire face aux plaintes des autorités religieuses... Keller va être l'organisateur de tous les coups de main de la petite ville pirate, qui va utiliser son aviation surtout à des fins de propagande. Ils



Gabrièle d'Annunzio, poète, homme politique, aviateur, héros de guerre et aventurier à l'origine du coup de main sur la ville de Fiume (Coll Paolo Varriale)



SVA italien ayant rejoint les rebelles de Fiume, photographié sur le terrain de Grobnico en 1920. Appareil très rapide à hautes performances, le SVA va se distinguer en réalisant plusieurs raids de distance après la guerre, tout comme il s'est distingué pendant le conflit en ayant réalisé un audacieux raid sur Vienne auquel participa Gabriele d'Annunzio le 9 août 1918. (Coll Paolo Varriale)

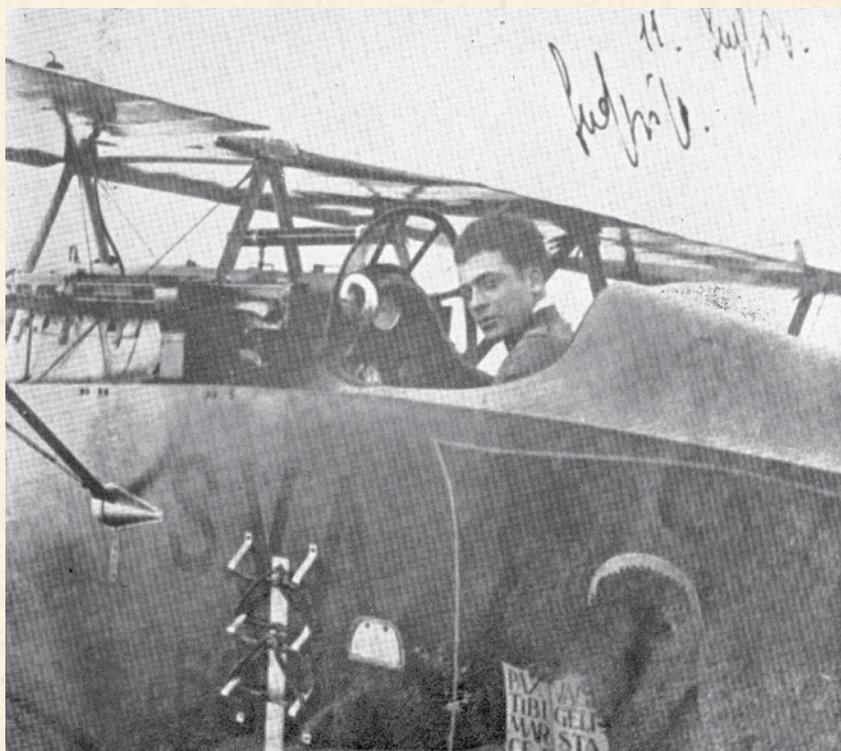


Autre vue du même appareil (Coll Paolo Varriale)

Autre SVA sur le terrain de Grobinco (Coll Paolo Varriale)



Ludovico Censi, pilote de SVA vétérán du raid sur Vienne le 9 août 1918, rejoint d'Annunzio à Fiume. (Coll Paolo Varriale)



survolent régulièrement la ville pour galvaniser le moral de la population, mais pas seulement : le 17 janvier 1920, un SVA piloté par le Tenente Carminiani s'envole sur Paris où il lance une proclamation politique du poète-dictateur italien, assez peu courtoise à l'adresse de Clémenceau dont le ministre de l'intérieur le laisse toutefois repartir librement vers Fiume... Une fois le traité de Rapello signé le 12 novembre 1920, la ville de Fiume n'est pas prévue d'être rattachée à l'Italie, ce qui met en furie les légionnaires. Guido Keller s'envole alors sur un SVA pour Rome où il va lancer un bouquet de fleurs sur *le Palazzo del Quirinale*, la résidence du Pape, ainsi qu'un pot de chambre rempli d'un bouquet de carottes et de navets sur le *Palazzo Montecitorio*, la résidence du parlement italien, garni d'un message dénonçant les « mensonges » du gouvernement !

Mais un acte de piraterie va précipiter la fin de l'aventure libertaire. Début septembre 1920, les légionnaires saisissent au large de Cattaro un cargo, le *Cogne*, qu'ils détournent à Fiume, vidant de ses produits alimentaires, vendent les produits manufacturés d'origine suisse qu'il contient et rendent le navire à l'armateur après rançon. La navigation dans l'Adriatique n'est plus très sûre et l'activité économique du Royaume d'Italie s'en ressent. Le gouvernement italien se décide à prendre les choses en mains et au mois de décembre 1920 un de ses navires de guerre tire quelques coups de canons sur la ville. Après quelques combats, Gabriele d'Annunzio quitte la ville au tout début de l'année 1921, couvert de gloire, au terme d'une cérémonie déliant ses légionnaires de leur serment. Fiume sera transformée en état libre par le traité de Rapallo avant de finalement être annexée par l'Etat italien en 1924.

Vue des aviateurs de Fiume sur le terrain de Grobinco. Tous ont déserté leur escadrille de l'aviation italienne pour rejoindre l'aventure du poète, quelquefois avec leur appareil – une hémorragie de personnel naviguant prise très au sérieux par les autorités italiennes qui ordonnent à l'époque le démontage des magnétos des moteurs pour prévenir toute nouvelle évasion. (Coll Paolo Varriale)



Chapitre 5 : La guerre Gréco-turque

5.1 – La Megáli Idéa d'Eleftherios Venizélos



Vues prises en 1919 sur le terrain de Gaziemir (Smyrne) d'un Airco DH 9 de l'aviation navale et portant une rare décoration personnelle. L'appareil est baptisé «Spetsai», une île grecque, haut lieu de la guerre d'indépendance de 1830. (Service historique de l'armée de l'air grecque)



Quand l'armistice de Salonique du 29 septembre 1918 met fin aux hostilités du front d'Orient, suivi de celui de Moudros qui entérine la capitulation de la Turquie, la Grèce se retrouve dans le camp des vainqueurs, au terme de plusieurs années de guerre qui auront été des plus chaotiques. En 1914, le pays a pour souverain le roi Constantin 1^{er}, marié à une sœur du Kaiser. Il partage le pouvoir avec le premier ministre issu des élections Eleftherios Venizélos et va entrer en conflit avec celui-ci sur la question de l'entrée en guerre de la Grèce aux côtés de l'Entente : il est plutôt neutraliste et sait que son pays n'a pas les moyens militaires d'entrer dans le conflit, tandis que Venizélos pense profiter de cette opportunité pour réaliser la Megáli Idéa, c'est-à-dire le rattachement au Royaume de Grèce des nombreuses régions peuplées d'hellénophones que l'on trouve sur les rivages de la Turquie. Une crise politique éclate le 3 octobre 1915 quand Venizélos autorise les troupes franco-britanniques, qui ont évacué les Dardanelles, à venir s'installer dans le port de Salonique pour y monter une expédition de soutien à la Serbie. Le roi va renvoyer Venizélos, qui va provoquer le « schisme national » en fondant un gouvernement rebelle pro-allié siégeant à Salonique et administrant de fait la Crète et certaines îles de la mer Egée. Venizélos va accéder au pouvoir sur l'ensemble du

Autre vue du même (Service historique de l'armée de l'air grecque)