

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 81 (1936)
Heft: 9

Artikel: L'aviation en Afrique orientale
Autor: Gentizon, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341727>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'aviation en Afrique orientale.

Au début des opérations, la grande majorité des critiques militaires exprimaient l'avis que l'aviation italienne d'Afrique orientale, en dépit de sa force et de sa qualité, ne jouerait qu'un rôle des plus secondaires en cas de guerre. On argumentait en disant que les grandes agglomérations urbaines étaient rares et aucun foyer industriel, aucune véritable usine, aucune grande voie de communication, en un mot, aucun objectif d'une certaine densité n'existant en Abyssinie, l'action de l'aviation italienne demeurerait très localisée et serait sans influence sur la résistance du pays. D'autre part, les troupes abyssines pourraient aisément s'éparpiller, se dissimuler en cas de danger aérien. Bien plus, les terrains propices aux atterrissages de fortune étaient rares. C'est pourquoi l'aviation italienne, en dépit de toutes ses ressources, ne pourrait songer à aucun moment à jouer un rôle prépondérant.

Or, s'il est une arme qui, durant la campagne d'Ethiopie a joué un rôle de premier plan, c'est l'aviation. A relever dans le détail ce qu'elle a fait, les exploits qu'elle a réalisés, les services qu'elle a rendus, on reste confondu.

En premier lieu, elle a été, en liaison avec l'armée, un moyen de renseignements et de reconnaissance remarquable. Lorsque, le 3 octobre 1935, les premiers avions du front nord franchirent le Mareb, nombre de régions d'Abyssinie étaient encore complètement inconnues. L'aviation joua donc, dès le début, un rôle des plus importants en fonctionnant dans le ciel comme une cavalerie volante, en analysant le terrain, signalant les obstacles, prenant des croquis,

photographiant, permettant de la sorte, pour la première fois, la confection de cartes exactes.

Elle réussit également, dès le début des hostilités, à reconnaître les forces ennemis et découvrir leur direction générale de marche et d'attaque. Lorsqu'une piste, un col, une vallée trahissaient par le moindre signe la présence de guerriers abyssins, les avions, tournoyant comme de grands gypaètes, se succédaient pendant des heures au-dessus de la région suspecte. S'il le fallait, ils avertissaient aussitôt les avions de chasse et de bombardement. Le cas s'est produit à plusieurs reprises à de grandes distances du front et jusqu'à 300 kilomètres. Souvent, les avions de reconnaissance faisaient le guet pendant des journées entières au-dessus des zones où des manifestations louches avaient été remarquées. A tel point que, si elles voulaient éviter un bombardement, les colonnes abyssines devaient suspendre la marche ou n'avancer que de nuit, c'est-à-dire dans des conditions difficiles.

A plusieurs reprises, le haut commandement italien, instruit par l'aviation de la direction des détachements en marche, put se rendre compte, bien avant la bataille, de la conception stratégique de l'ennemi. Tous les mouvements importants de l'adversaire furent dévoilés en temps opportun ; si bien qu'en dépit de ce que le terrain se prêtait à l'embuscade et au guet-apens, il n'y eut aucune surprise. Sur aucun point, les troupes italiennes ne furent attaquées à l'improviste. Chaque détachement, chaque colonne s'avançant en territoire ennemi était accompagné en avant-garde et sur les flancs par une escadrille d'avions légers fonctionnant comme éclaireurs et effectuant des orbès lents et réguliers pour mieux surveiller le terrain.

Enfin, à maintes reprises, la cinquième arme fut appelée à effectuer au-dessus de l'Ethiopie des raids audacieux en raison de leur durée et du manque de terrain d'atterrissage. Il ne s'agissait cependant ni de bombardement, ni même de véritable reconnaissance stratégique, mais simplement de prendre contact avec les populations, de rendre sensible le

fait que le corps expéditionnaire italien était armé de moyens extraordinaires, mystérieux, d'exercer en somme un effet moral en provoquant des pourparlers et en amenant les chefs locaux indigènes à composition. Sur le front sud, plusieurs tribus fétichistes déposèrent les armes sitôt l'apparition des « grands oiseaux ». Sur le front nord, la cinquième armée survola parfois Addis-Abeba sans effectuer le moindre bombardement, dans un seul but de démoralisation et de démonstration politique.

L'aviation de bombardement a occupé de son côté une place de premier rang dans toutes les opérations qui se sont déroulées pendant la campagne d'Abyssinie. L'argument du manque d'objectifs n'a point résisté à l'expérience. Certes, les cibles n'étaient point celles du pays européen. Mais elles n'en étaient pas moins des plus nombreuses et vulnérables : c'étaient notamment les pistes très visibles sur lesquelles s'avançaient les forces abyssines, les cols, les passages, les gués (Tacazzé) par lesquels les troupes du négus devaient *obligatoirement* passer, les points d'eau (en Somalie particulièrement) où elles devaient nécessairement se ravitailler. C'étaient aussi les campements, les dépôts de grain, de victuailles, les parcs ou caravanes de bestiaux assurant la subsistance. L'aviation italienne réussit plusieurs fois à gêner sérieusement le service abyssin d'approvisionnement. Dans les grandes plaines de Somalie notamment, où la vision n'était arrêtée par aucun obstacle, les escadrilles parvinrent à diverses reprises à anéantir des caravanes entières. On bombardait jusqu'au moindre chameau. Les services de subsistance étaient devenus l'une des cibles principales des escadrilles.

Il y eut même, un jour, un intermède aérien des plus étonnantes. Quelques aviateurs avaient découvert, en territoire ennemi, un lot de deux cents chameaux paissant en pleine liberté. Pour s'en emparer, ils se mirent à lancer de petites bombes d'un kilo à une dizaine de mètres à l'arrière du troupeau. Effrayées et toujours suivies par les claquements des projectiles, les bêtes se lancèrent du côté des

lignes italiennes. Trois heures plus tard, nos ruminants abyssins, changeant de propriétaires, devenaient italiens et les auteurs de cette razzia aérienne pouvaient annoncer le soir à leur *comando* que leur escadrille avait « capturé deux cents chameaux ».

L'aviation de bombardement est intervenue également dès le début des opérations contre les divers détachements abyssins qui, à l'arrière et de tous côtés, commençaient à se constituer. Durant cette période elle dut se morceler en de multiples patrouilles chargées de bombarder méthodiquement tous les groupes de guerriers qui s'en allaient former le gros de quelque armée. Elle réussit de la sorte à retarder dans une large mesure la concentration des forces abyssines. Par la suite, la situation ayant changé, l'aviation de bombardement se reconstitua en masse pour des opérations d'ensemble et ce furent alors les raids massifs de vingt, trente avions sur Mai Moscic, Abbi Addi, Quoram, Dessyé, Gorrahei, Neghelli, Djidgiga, Sassabaneh, Harrar, considérés comme autant d'objectifs militaires. Le bombardement de Gorrahei mérite ici une mention à part du fait que son efficacité fut supérieure à toute prévision. Les contingents de la garnison furent anéantis ou s'enfuirent terrorisés, ne pouvant rien opposer au feu qui leur tombait du ciel. Pour la première fois dans l'histoire des guerres une « bataille » fut entièrement gagnée par l'arme de l'espace.

Bien entendu, toutes ces actions offensives étaient encadrées dans le plan général des opérations du haut commandement. Elles n'en ont pas moins été conduites en pleine autonomie des opérations terrestres et ont contribué efficacement, dans une large mesure, à combattre et à affaiblir la résistance morale et matérielle des troupes et des populations abyssines ainsi qu'à abaisser l'orgueil des chefs. Cependant, dans toutes les grandes opérations offensives de la campagne, l'aviation dans toutes ses branches a étroitement coopéré avec les troupes de terre.

On peut même dire que dans toutes les batailles qui se sont déroulées durant la campagne, l'aviation, en attaquant

l'ennemi en pleine offensive à coups de bombes et de mitraille, sur son front, sur ses flancs, ses réserves, son campement, ses parcs, a facilité dans une large mesure la décision finale. Elle est intervenue directement dans la bataille terrestre en agissant comme une arme complémentaire de toutes les autres. Elle a pu en même temps découvrir, signaler les objectifs, observer, diriger le tir de l'artillerie, battre les angles morts ou les zones éloignées que le canon ne pouvait atteindre, compléter, renforcer l'œuvre des batteries trop souvent gênées par les accidents du terrain. Enfin, par son feu à basse altitude, très souvent même en rase-motte elle a accompagné l'attaque et aidé, à coups de mitrailleuses, les progrès de l'infanterie.

En somme, durant tous les combats, la coopération de l'aviation avec les autres armes fut intense en tous domaines. Des équipages aériens, battant tous les records du temps de paix, survolèrent les champs de bataille pendant des journées entières, partant en pleine charge et atterrissant souvent, en raison des pluies, sur des terrains mous et glissants. Pendant la nuit, les spécialistes travaillaient à leur tour, le plus souvent jusqu'à l'aube, pour mettre au point les appareils. Les exploits furent nombreux. Deux officiers supérieurs succombèrent, l'un en mitraillant un détachement ennemi qui était sur le point d'attaquer les lignes de l'infanterie. L'autre en se sacrifiant héroïquement pour sauver son propre équipage. Autour de semblables chefs, des centaines de pilotes observateurs et de mécaniciens ont écrit des pages qui resteront glorieuses dans l'histoire de l'aviation et témoigneront dans les siècles à venir de quel esprit étaient animés les soldats de la campagne d'Abyssinie.

Comme on le voit, contrairement à l'opinion répandue que l'aviation ne pouvait participer aux combats terrestres que dans une faible mesure, la cinquième arme a démontré en Afrique orientale qu'elle pouvait être un puissant moyen de destruction sur le champ de bataille. Mais son action la plus importante, la plus décisive, s'est manifestée

particulièrement à un moment tout spécial de la bataille : lorsque l'adversaire montrait les premiers signes de flétrissement et commençait la retraite. A cet instant précis, l'aviation lancée en masse, escadrilles de reconnaissance, de bombardement et de chasse, agissant dans un même esprit d'offensive à outrance a, chaque fois, transformé en déroute complète des retraites qui, sans l'arme aérienne, auraient pu se dérouler normalement. Tel fut le cas notamment, après les batailles d'Enderta, du Tembien, du Chiré, d'Ascianghi. L'aviation eut l'ordre de poursuivre aussitôt les colonnes en retraite ; et chaque fois, elle les attaqua, les bombarda sans trêve, jusqu'à faire perdre aux guerriers abyssins la volonté de se défendre et même l'instinct de réaction contre leur destin. Lorsque le ras Mulugheta, le 16 février au matin après la bataille d'Enderta, ordonna la retraite, deux colonnes abyssines se formèrent aussitôt : l'une, de 8000 hommes, s'engagea dans la vallée du Mescie pour se replier sur l'Amba Alagi ; l'autre, de 14 000 hommes, prit la route de Samré-Fenaria. L'une et l'autre étaient accompagnées de trains, de bagages et d'approvisionnements. Or, sur ces deux colonnes, l'action aérienne devint bientôt véritablement implacable. Durant les deux seules journées du 16 et 17 février, au cours de plus de 300 heures de vol, plus de 120 tonnes d'explosifs furent déversés sur les fuyards, dont quarante en cinq heures seulement.

Il ne suffit pas de dire ici que l'aviation a rempli la tâche de la cavalerie. L'expression est inexacte. Liée aux exigences du terrain et du ravitaillement, la cavalerie, si courageuse qu'elle soit, n'aurait pu que molester les arrière-gardes et les flancs des colonnes en retraite. L'aviation, par contre, a véritablement anéanti les colonnes ennemis. Elle a bouleversé, terrorisé sans trêve les masses guerrières en fuite, leur a enlevé tout espoir en une reprise de la bataille. Elle a semé la panique parmi des milliers d'hommes, rendu impossible le contrôle des chefs et dissipé toute velléité de résistance. La liquéfaction de l'armée du ras Mulugheta a permis, les jours suivants, l'occupation de l'Amba Alagi et la

marche du III^e corps sur le Tembien. Ces résultats sont donc dus en première ligne à l'effet de l'action inexorable de l'aviation.

L'aviation n'a pas seulement contribué à la lutte terrestre par des actions d'exploration et de bombardement. Elle a fonctionné également comme moyen de ravitaillement. De ce fait, elle a permis aux troupes une liberté et une rapidité de mouvements inusités et imprévus, en les libérant de la préoccupation de l'approvisionnement le long de parcours difficiles et semés d'embûches. Le ravitaillement par avion a permis à de grandes unités de vivre, marcher, manœuvrer, combattre, résister dans des zones souvent inexplorées où tout — l'ossature du terrain, le climat, l'absence de toute végétation et de tout point d'eau — conspirait à empêcher ou du moins à rendre extrêmement difficiles les mouvements qu'effectuent les armées modernes.

Sans l'aviation, la marche du III^e corps d'Antalo au Tembien par la conque de Guela, celle du IV^e corps à travers la région désertique d'Adi Abo, n'auraient pu guère être envisagées. Dans ces deux cas, de même que pendant la marche des colonnes Starace sur Gondar, Ruggero sur Sardo et l'avance de la grande colonne motorisée sur Addis Abeba, l'aviation fonctionna à diverses reprises comme une véritable « colonne de train ». Tour à tour, des escadrilles entières vinrent déverser sur les troupes des tonnes de victuailles, d'eau et de munitions. Quand le matériel pouvait supporter sans dommage un choc violent sur le sol, on se contentait de le mettre au creux d'un sac bourré de paille ou de foin, ou même de le jeter simplement par-dessus bord.

Pour les denrées plus délicates, le parachute était utilisé. Quant à l'eau, elle était contenue dans de gros cylindres de cent et deux cents litres avec ressorts pour adoucir le choc. Une trappe s'ouvrait sous le fût au milieu de la carlingue et la cargaison descendait tout doucement, portée par le parachute. En Dankalie, des chevreaux, des veaux même furent transportés et lâchés de la sorte à travers les airs pour

la subsistance de détachements traversant des contrées désertes. Ce fut le premier cas de transport d'animaux vivants pour ravitailler les unités en marche. Etant donné la température tropicale de la région, aucune viande de boucherie n'aurait supporté le transport. Bref, durant la campagne d'Ethiopie, l'aviation réussit à ravitailler des milliers d'hommes en eau, en conserves de toutes sortes, en sacs de farine, pâtes, biscuits, sucre, fruits, tabac, cigarettes ; elle a refourni en munitions des unités qui, au cours des batailles, commençaient à en manquer ; elle a transporté pour les fantassins des objets d'équipement, des gourdes, souliers, tentes, chemises et chaussettes et déversé au long des colonnes motorisées des pneus et même des pièces d'automobiles : elle a fait le service de l'intendance ; elle a distribué la poste ; faisant fonction de banque volante, elle a porté aux divers corps d'armée des sacs de monnaies ou de billets de banque pour l'achat des denrées ou la solde des troupes. Dans le seul secteur érythréen, du 4 au 22 avril, l'aviation a ravitaillé la troupe en lançant du haut des airs 400 000 kilos de vivres et de matériaux. Elle a transporté également des états-majors et même, au grand complet, de Makallé à Dessié, le haut commandement en Afrique orientale avec tous ses services, son personnel, ses archives, ses installations, ses stations de radio, ses centrales téléphoniques et télégraphiques. Les journalistes qui, partis à l'avant, avaient laissé à Makallé le général Badoglio et ses collaborateurs, les trouvèrent à leur arrivée à Dessié, installés devant leur bureau comme si rien n'avait été changé. Pour la première fois, le quartier général d'une armée de 300 000 hommes s'était transféré de l'arrière à l'avant, sur une distance de plus de 300 kilomètres, en une heure et demie.

Bien entendu, toutes ces expériences n'ont pu s'effectuer qu'avec les moyens à disposition, c'est-à-dire avec les appareils de bombardement. Mais ce fait n'est pas pour en diminuer la valeur, au contraire. Car on peut envisager le jour où, à côté des appareils de bombardement, de chasse

et de reconnaissance, la cinquième arme alignera également dans les aérodromes des appareils spéciaux de transport. Il y aura de la sorte, à la suite des armées et faisant le service de l'intendance, des « autocars de l'air ».

L'expérience italienne constitue donc une date mémorable dans les annales des entreprises militaires. Elle a ouvert une page toute nouvelle au grand livre mondial de l'aviation. Et ce n'est vraisemblablement qu'un début. Le ravitaillement permettra en effet de réaliser plus aisément le principal élément de succès de tout acte de guerre : la surprise. La marche rapide des colonnes italiennes à travers des régions dépourvues d'eau et de vivres a bouleversé, en effet, tous les plans et toutes les tentatives de résistance abyssine. Le ravitaillement par les airs est donc de nature à ouvrir de nouveaux horizons pour les futures guerres de mouvement.

* * *

Durant toute la campagne, l'aviation du corps expéditionnaire n'a pas eu d'adversaire direct. L'armée abyssine ne possédait qu'une douzaine d'appareils démodés qui ne rendirent aucun service. Dès l'ouverture des hostilités, l'armée italienne posséda la suprématie absolue de l'air et son aviation fut la reine du ciel de l'Ethiopie. De ce fait, il ne se déroula aucun combat d'avion contre avion, d'escadrille contre escadrille. On pourrait en déduire à première vue qu'au point de vue aérien, la guerre a été relativement facile. Cependant, n'allez pas le dire aux aviateurs italiens. Dans un article du *Corriere della Sera*, l'un des pilotes les plus habiles du corps expéditionnaire, A. Pavolini, a longuement exposé les difficultés qu'a rencontrées l'aviation italienne en Afrique orientale. Et d'abord, au départ, lorsque l'avion tentait de s'envoler des camps d'aviation de l'Erythrée ou du Tigré, il fallait le plus souvent parcourir une distance de 800 mètres et atteindre une vitesse de 150, 200 kilomètres avant de pouvoir quitter le sol. L'altitude

moyenne de tous les aérodromes était en effet de 2300 mètres, ce qui, en tenant compte de la décompression beaucoup plus grande sous les tropiques en raison de la température et de l'irradiation lumineuse, correspondait à plus de 3000 mètres en Europe. L'air raréfié ne soutenait plus l'appareil. Ainsi le décollage était des plus difficiles, les appareils exigeant un plus lourd parcours d'envol. Prendre le départ à une altitude virtuelle de 3000 mètres avec une lourde charge d'explosifs exigeait chaque fois habileté et sang-froid de la part des pilotes et représentait une épreuve véritablement délicate. Sur les hauts plateaux, le vol lui-même était constamment contrarié par de grands vents quotidiens qui, souvent, forçaient l'appareil à gagner l'altitude de 4000 à 5000 mètres où l'on respirait comme à 7000 ou 8000 en Europe. Quand la brume ou les nuages entraient dans la partie, la navigation aérienne devenait des plus dangereuses en raison des *ambas*, c'est-à-dire des sommets isolés qui, souvent aigus comme des pitons, pourfendent le ciel abyssin. Quant aux objectifs, comme ils ne comportaient pas les cibles classiques, usines, voies ferrées, ponts, viaducs, casernes, etc. comme en Europe, il fallait très souvent descendre fort bas pour fouiller à l'œil nu les broussailles, les pistes, les villages, les gorges, les lits des torrents.

L'aviation de reconnaissance a effectué la plus grande partie de son action entre 50 et 300 mètres, c'est-à-dire à une altitude où l'équipage n'était plus protégé contre le feu abyssin que par sa propre rapidité et mobilité. Ce fait, de même que l'audace des pilotes durant les combats (audace qui dut être réfrénée à plusieurs reprises par des ordres très sévères du commandement supérieur de l'aviation) expliquent pourquoi 259 avions furent atteints par les projectiles durant la campagne. Mais atteindre les appareils ne signifie pas les abattre, et huit seulement mordirent la poussière.

Relevons ici que les Abyssins disposaient d'un nombre important de mitrailleuses et canons anti-aériens. Ce maté-

riel était en grande partie servi par des blancs. Les aviateurs italiens purent le constater de leurs yeux à plusieurs reprises. *Néanmoins l'efficacité de ces armes n'a pas été très grande.* Certes, au soir des batailles, les appareils ne rentraient dans les lignes qu'avec les ailes et le fuselage lacérés par des balles ou des fragments de projectiles explosifs. Mais ils ne furent atteints qu'exceptionnellement dans leurs œuvres vives. En pratique, l'appareil n'était abattu que si le feu ennemi réussissait à frapper le ou les pilotes.

De tels faits prouvent que les organisations anti-aériennes ont une efficacité des plus réduites contre les appareils modernes. Les fameux canons anti-aériens européens, qui devaient atteindre les avions jusqu'à 5000 mètres, les mitrailleuses lourdes, le feu collectif de plusieurs milliers d'hommes se sont révélés absolument impuissants, durant tous les bombardements italiens, non seulement à abattre un minimum d'avions de quelque importance, mais même à gêner les appareils dans leur mission. On peut en déduire que l'armée aérienne ne saurait être combattue que dans l'air et que, lorsqu'il n'existe pas d'aviation ennemie, comme c'était le cas pour l'armée italienne en Abyssinie, une aéronautique audacieuse et moderne est une arme dont les effets matériels sur l'adversaire peuvent être incalculables.

Autre constatation de première importance : durant toute la durée de la guerre italo-abyssine, l'avion s'est révélé un excellent poste, une « hune » idéale de commandement. Le maréchal Badoglio et le maréchal Graziani qui, tous deux, possédaient leur brevet de pilote se servirent de l'aviation non seulement pour se transporter d'une région à l'autre pour reconnaître eux-mêmes le terrain, mais *pour diriger les opérations durant le déroulement des grandes batailles.* Leur exemple fut constamment suivi par les officiers supérieurs de l'état-major général et les commandements des grandes unités sur le front nord et sur le front sud. Du reste, étant donné les caractéristiques du terrain de manœuvre, très montagneux et dépourvu

de routes sur le front nord, presque inexploré sur le front sud, il ne pouvait guère en être autrement. La possibilité d'avoir une vue d'ensemble facile, rapide et précise du théâtre des opérations et de la marche des diverses unités était en chaque circonstance d'une importance capitale. Les commandements supérieurs des opérations, tant sur le front nord que sur le front sud, eurent à leur disposition des escadrilles spéciales d'état-major. Les commandants des grandes unités se servirent des appareils de reconnaissance qui leur étaient assignés.

Les aviateurs de tout grade rivalisèrent dans les vols les plus audacieux. Le général Aimone-Cat, commandant de l'aviation de l'Afrique orientale, participa personnellement à de multiples actions de bombardement et de reconnaissance et, en décembre, révéla par des notes précises une tentative d'encerclement sur le flanc droit des colonnes italiennes opérant sur les hauts plateaux. Le général Ranza a atterri le premier, dans des conditions très difficiles à Axoum, lors de l'occupation de cette ville ; le premier, il survola Addis Abeba pour exécuter un relevé aérophotographique ; il participa enfin à des bombardements importants et périlleux dans le secteur de Somalie dont il avait assumé le commandement. Le général Bernasconi, commandant de l'équipe de grande vitesse (*velocisti*) à Desonzano, vit tomber à côté de lui son propre observateur, le lieutenant Jacobucci, pendant qu'il effectuait un bombardement à cent mètres de hauteur en vue d'obtenir un tir plus précis. Le colonel Bartolini succomba durant un vol en territoire ennemi. Le lieutenant-colonel Ivo Olivetti se sacrifia héroïquement avec son appareil en flammes après avoir ordonné à l'équipage de se sauver avec le parachute. Le lieutenant-colonel Liverati fut grièvement blessé d'une balle dum-dum.

Le capitaine Ciano, ministre de la presse, s'acquit de son côté une gloire méritée par de nombreuses prouesses à la tête de son escadrille, la *Disperata*. Ce fut entre autres le bombardement de Mai Mescic, près de l'Amba Alagi, au

cours duquel, à la tête de ses avions de bombardement, il effectua dans une vallée étroite un vol à basse altitude au-dessus d'un campement de plusieurs milliers de guerriers abyssins qu'il arrosa de bombes et attaqua à coups de mitrailleuse. Criblé de balles, le réservoir d'huile du moteur de gauche éventré par le projectile explosif d'un canon antiaérien, l'appareil ne réussit qu'à grand'peine à prendre terre sur le camp de Makallé. Le 30 avril enfin, c'est-à-dire cinq jours avant la prise d'Addis Abeba, alors que la ville était encore solidement tenue par les forces du négus, le comte Ciano, sur un Caproni 133, avec un équipage de quatre hommes dont deux officiers, effectua sur la capitale de l'Abyssinie une reconnaissance aérienne d'une rare audace. Après avoir survolé le camp d'aviation d'Addis Abeba, à 300 mètres d'altitude, puis à 50 mètres, puis à 4-5 mètres, il n'hésita pas à tenter un atterrissage qui était en même temps un sondage du terrain (on craignait en effet qu'il ne fût miné ou garni de chausse-trapes) et un défi à l'adversaire. Déjà l'appareil effleurait l'herbe, touchait terre, roulait, lorsqu'un tic-tac de mitrailleuse éclata près des hangars.

Les tireurs abyssins avaient à quelque cent mètres un magnifique but. En quelques instants, vingt-cinq projectiles perforaient la queue, le fuselage, les ailes, la carlingue, traversant même le fauteuil d'un des pilotes, laissant toutefois indemnes les cinq occupants. Immédiatement remis à plein, les gaz soulevèrent aussitôt le Caproni qui vint encore survoler le centre de la cité où, au-dessus du monument de Ménélik, l'étendard de la *Disperata* fut jeté par-dessus bord comme un signe avertisseur de prochaine conquête. A ce moment précis, l'appareil fut fouetté en plein par deux projectiles de canon Oerlikon, qui traversèrent de part en part les réservoirs de benzine. Le vol de retour fut des plus émouvants. Le mécanicien et le radio-télégraphiste s'efforçaient d'arrêter l'écoulement du liquide. Mais les émanations des vapeurs de benzine les étourdissaient, les grisaien jusqu'à l'évanouissement. Le mécanicien perdit

connaissance. Il fallut une tension de volonté extrême du reste de l'équipage pour mener l'appareil à bon port.

Durant notre séjour à Asmara, nous avons eu l'occasion, à diverses reprises, de prendre contact avec les équipages du groupe d'aviation opérant dans le secteur du Tigré. C'étaient notamment les 14^e et 15^e escadrilles. La 14^e portait comme insigne symbolique une tête de lion avec la devise : *Quia sum leo*. Elle était commandée par le capitaine Forro Forte (dont le nom est tout un programme) et les deux fils du Duce, Vittorio et Bruno Mussolini, en faisaient partie. L'un et l'autre firent valeureusement leur devoir en accomplissant respectivement 205 et 157 heures de vols de guerre. La 15^e escadrille, placée sous les ordres du capitaine Ciano, était justement la *Disperata*. La carlingue de ses appareils s'ornait d'une tête de mort symbolique avec tibias entre-croisés. Les pilotes constituaient une élite de jeunes gens prêts à tous les services et courageux jusqu'à la témérité. Un chiffre donne la mesure de leur intrépidité : sur 45 pilotes de la *Disperata*, 10 trouvèrent la mort en Abyssinie. L'un d'eux, le sergent Birago, fait même figure de véritable héros. Lors du bombardement de Maimescic il fut atteint à la cuisse d'une balle explosive. Il continua néanmoins son tir à la mitrailleuse et ne consentit à abandonner son poste que lorsque l'escadrille fut sur le chemin du retour. Transporté dans la carlingue, il fut rapidement pansé. Mais étant le seul mécanicien de l'équipage, il poursuivit sa tâche jusqu'à l'atterrissement en écrivant d'une main ferme des conseils à suivre pour le bon fonctionnement des moteurs. Amputé le soir même, le sergent Birago mourut le lendemain offrant l'exemple d'un courage magnifique dans l'accomplissement de son devoir.

La crânerie, l'abnégation, l'habileté, l'esprit de camaraderie des centaines d'aviateurs italiens qui se sont prodigués durant sept mois de guerre, ont permis d'obtenir le maximum de rendement de l'arme qui leur était confiée. Le niveau de leur héroïsme peut se calculer par 7500 vols de guerre, 44 000 heures de vol ; 1700 tonnes d'explosifs furent déver-

sées sur l'ennemi et 1000 tonnes de vivres furent transportées pour le ravitaillement des troupes ; 872 actions de bombardement, 454 de reconnaissance offensive, 830 de reconnaissance lointaine, 2149 de reconnaissance rapprochée et 168 de mitraillade à basse altitude furent effectuées ; 259 appareils furent atteints par le feu ennemi, 8 appareils furent abattus et 87 pilotes et mécaniciens reposent de leur dernier sommeil en terre d'Afrique orientale. Ces chiffres prennent toute leur valeur devant le fait qu'à la fin des hostilités 500 appareils seulement de reconnaissance, de chasse et de bombardement se trouvaient en Afrique orientale.

* * *

Durant toute la guerre, l'aviation a occupé une place de premier plan. Grâce à sa mobilité, à son large rayon d'action, à la puissance de son feu, en un mot à son efficacité multiple, elle s'est révélée la meilleure collaboratrice de la troupe. Et surtout, elle a permis de faire couler le moins possible de sang italien. Sans l'aviation, les forces du maréchal Badoglio auraient également remporté la victoire ; mais les pertes auraient été certainement décuplées. Bien entendu, à elle seule, elle n'a pas résolu la guerre. Pour la décision, il faut la possession du terrain. C'est pourquoi l'action de la cinquième arme ne peut être conçue qu'en coopération avec les unités terrestres. Mais, dans le cadre de cette collaboration, ses résultats ont été énormes et supérieurs à tous ceux que l'on avait imaginés. A tel point que l'on peut affirmer que l'aviation a décidé dans une large mesure du sort de l'expédition d'Abyssinie.

Toutes les journées de la campagne ont été, pour la cinquième arme, des journées d'opérations. Presque quotidiennement, les communiqués du quartier général signalaient : « Activité intense de l'aviation ». Un seul fait prouve l'efficacité des escadrilles, c'est que depuis le début de la campagne les demandes en moyens aériens, le développe-

ment des bases, l'augmentation du nombre des appareils ont été progressifs. Le sous-secrétaire d'Etat à l'Aviation, le général Valle, n'a pas hésité lui-même à se rendre personnellement à trois reprises, en avion, de Rome en Afrique orientale pour se rendre compte de la situation. Parcourons d'ailleurs les communiqués. Après l'occupation de Neghelli par le général Graziani, le communiqué № 103 écrit : « L'aviation s'est prodiguée en actions de bombardement et de reconnaissance en contribuant avec la plus grande efficacité à la victoire ». Après la première bataille du Tembien, le communiqué № 106 déclare : « L'aviation a grandement contribué à notre succès ». Du 10 au 15 février se déroule la bataille d'Enderta. « L'aviation employée en masse, déclare le communiqué № 127, battait sans trêve les masses de guerriers qui cherchaient leur salut dans la fuite. » Au lendemain de la même bataille, après l'anéantissement des forces ennemis en retraite, le maréchal Badoglio signale dans un rapport « la primauté de l'aviation italienne dans l'exploitation du succès sur le terrain stratégique ». Un rapport officiel sur la bataille d'Ascianghi déclare : « Inexorablement battu par l'aviation, comme toujours courageuse, lancée jusqu'à son dernier appareil, sans distinction de type, pourvu qu'il puisse porter à bord des moyens d'attaque, l'ennemi commençait à battre en retraite et à accélérer de plus en plus le mouvement ».

* * *

La guerre d'Ethiopie a permis de voir l'aviation sous une lumière en grande partie nouvelle. Les escadrilles lâchées dans les airs résumaient en elles l'activité spéciale de toutes les autres armes. L'aviation a pu tout voir, elle a pu tout combattre, elle a pu tout transporter. En s'égaillant dès le début en petits paquets, elle a désorganisé la mobilisation des forces abyssines et rendu difficile leur ravitaillement. Elle a préparé la bataille. Elle y a participé ; elle l'a exploitée. En plein combat, elle a secondé l'avance de l'in-

fanterie en mitraillant à faible altitude les positions ennemis ; après la victoire, elle a fonctionné comme cavalerie de style napoléonien en poursuivant et anéantissant l'ennemi ; elle a facilité la tâche du génie en empêchant le passage des fleuves par des formidables barrages de feu. Aux côtés de l'artillerie, elle a été canon. Colonne de train, elle a ravitaillé des unités entières en pain, eau et munitions. Elle a transporté d'une région à l'autre les états-majors et permis aux hauts commandements de diriger de façon plus sûre les opérations. Fourgon d'ambulance, elle a servi à diriger sur l'arrière des blessés devant être opérés d'urgence. Attachée aux services des renseignements, elle a transporté derrière les lignes ennemis (en Somalie) des émissaires chargés de gagner les populations à la cause italienne.

En un mot, l'expérience de l'Afrique orientale a prouvé, en tous domaines, que le fait de posséder la suprématie de l'air est un des éléments les plus décisifs du succès. Sans cette maîtrise aérienne, les manœuvres stratégiques et tactiques élaborées par le maréchal Badoglio n'auraient pas été possibles, ou du moins les conceptions du haut commandement italien n'auraient pu aboutir à une réalisation aussi rapide et aussi complète. Le fait que l'Ethiopie ne possédait pas de forces aériennes n'infirme pas, mais au contraire renforce, l'exactitude du principe. Contre un ennemi qui dispose d'une aviation redoutable, la conquête de la suprématie de l'air est d'importance capitale ; et plus rapidement, plus complètement cette maîtrise sera conquise, plus facilement les opérations terrestres pourront se dérouler.

Donc en Afrique orientale l'aviation a permis de diriger, commander la manœuvre stratégique et tactique. N'ayant pas de rivale dans le ciel, son don d'ubiquité a été absolu. Elle a pu être présente partout. Elle a réalisé la plus large économie de forces. Elle est devenue l'arme principale sans laquelle les autres auraient été si ce n'est impuissantes, du moins lentes, lourdes et coûteuses. Bref, durant toute la campagne d'Abyssinie, l'aviation a révélé des possibilités énormes. Elle a prouvé surtout qu'elle réunit sous sa coupe

les deux principaux éléments de succès : la mobilité et la puissance.

Bien entendu, il ne s'est agi que d'une guerre coloniale. La cinquième arme ne peut se manifester en Europe comme dans une région africaine. Il serait donc dangereux de déduire de ce qui s'est passé en Afrique orientale des doctrines et principes absolus pour l'emploi de l'aviation militaire sur notre continent. Mais l'expérience de la guerre d'Afrique n'en comporte pas moins, en de multiples domaines, d'utiles éléments de jugement et d'appréciation. Nous n'en voulons pour preuve que l'emploi conjugué de grandes masses aériennes et de colonnes motorisées agissant de concert. Comment la guerre se fera-t-elle dans un prochain avenir ? L'affirmation de l'arme aérienne changera peut-être le caractère fondamental des guerres passées. Peut-être ne reverrons-nous plus la guerre statique telle que nous l'avons connue de 1914 à 1918, dans laquelle la manœuvre était impossible et où il n'y avait plus de stratégie ni même de tactique. De toutes façons, les résultats de la campagne d'Abyssinie font présager une évolution profonde et radicale dans le caractère et la forme des guerres futures. Chaque journée du conflit italo-abyssin a prouvé que l'aviation est le plus puissant instrument mis de nos jours à la disposition d'une armée et qu'il convient de la considérer dès maintenant comme étant au centre de tous les problèmes militaires de l'avenir. Peut-être le jour n'est-il pas loin où l'on arrivera à cette conclusion que l'arme véritable des nations industrielles et modernes est l'aviation.

P. GENTIZON.
