

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Rotem Kowner, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé.

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)

Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020

Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)

Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-989-7

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare



The banner, shown courtesy of the Schwind Collection to Pēteris Cedrinš, is the personal banner of prince Avalov, commander of the West Volunteer Army (Западная добровольческая армия), a White Russian anti-Bolshevik and pro-German force created by Germany Gen. von der Goltz in August 1919 merging the rest of German Freikorps in the Baltic States and some Russian POWs with the Special Russian Corps raised in November 1918 by Gen. Graf Fëdor Arturovič Keller and by Cossack Gen. Pavel Bermond, later Prince Avalov, both Knights of the Russian Branch of the Sovereign Order of Saint John of Jerusalem (SOSJJ). The Corps lent allegiance to Kolchak's white government and later to a Latvian puppet government supported by Berlin, and fought against both the Bolshevik and the Latvian democratic government supported by the Entente, being disbanded in December 1919. The Banner front shows the imperial coat of arms. On the reverse, the Black Maltese Cross with Crown of Thorns memorializes General Graf Keller, murdered by the Bolsheviks

<http://www.theknightsofsaintjohn.com/History-After-Malta.htm>;

<http://www.vexilloграфия.ru/russia/beloe.htm>;

<http://lettonica.blogspot.com/2007/11/bear-slayers-day.html> (Pēteris Cedrinš, *Bear Slayer's Day*, 11 November 2007). Cedrinš posted the image of the Flag's recto on wikipedia commons.

Emploi et organisation de la *Regia Aeronautica* en Afrique Orientale Italienne vus par les attachés militaires français à Rome (1936-1940)¹

par JEAN-BAPTISTE MANCHON²

ABSTRACT. According to reports from the French military attachés in Rome, after the Italian victory in Ethiopia, confirmed by the capture of Addis Ababa on 5 May 1936, the *Regia Aeronautica* had to carry out numerous pacification operations in East Africa – some of which were very brutal – to contribute to the Italian takeover of its new colony, but it also participated in the development of this region during the five years of the Italian Empire of Ethiopia. Rapid progress towards pacification in the winter of 1936-37 meant that the air force present in *Africa Orientale Italiana* could be transformed into a colonial air force. From then on, Italian airmen could devote themselves more to colonial service missions and open airlines, without neglecting pacification operations. Indeed, until the outbreak of the Second World War, the *Regia Aeronautica* deployed in *Africa Orientale Italiana* remained the main air force in the Horn of Africa, despite the fact that its aircraft were rarely renewed and its numbers were reduced in 1938-39.

KEYWORDS : ABYSSINIE, AFRIQUE ORIENTALE ITALIENNE (AOI), AVIATION MILITAIRE, AVIATION COLONIALE, COLONISATION, EMPIRE COLONIAL, ÉRYTHRÉE, ÉTHIOPIE, LIGNE AÉRIENNE IMPÉRIALE, PACIFICATION, REGIA AERONAUTICA, SOMALIE

La prise d'Addis-Abeba par les forces italiennes, le 5 mai 1936 sonnait le glas de la Campagne d'Abyssinie. Elle n'en marquait pas pour autant la fin des opérations militaires dans ce qui allait devenir dès le 9 mai,

1 Cet article fait suite à un premier travail publié en 2019 dans le numéro 273 de *Guerres Mondiales et Conflits Contemporains* intitulé « la Campagne d'Éthiopie de la *Regia Aeronautica* (1935-1936) » (p. 87-109).

2 Docteur en Histoire contemporaine de l'Université Sorbonne Paris IV, Directeur de mémoires de Master à l'ICP.

malgré les efforts désespérés du Négus, Haïlé Sélassié, auprès de la SDN : l'Empire italien d'Éthiopie. En effet, des éléments de l'armée abyssine continuaient à s'opposer aux Italiens dans tout le sud et l'ouest du pays. Aussi le nouveau Viceroy en Afrique Orientale Italienne (A.O.I), le général Rodolfo Graziani, était-il encore loin de diriger un espace pacifié et répondant aux espoirs de développement du parti colonial italien. Et les opérations de pacification se poursuivirent en Abyssinie dans une certaine discrétion – les puissances européennes et internationales acceptant le fait accompli en Éthiopie – jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie dans la Seconde Guerre mondiale, le 10 juin 1940 ; et même au-delà, mais sur un autre registre, jusqu'à l'invasion anglaise de l'A.O.I., début 1941, appuyée par des troupes éthiopiennes, du Commonwealth, de la France Libre et un contingent belge venu du Congo³.

Les écrits sur ces opérations militaires fastidieuses et sans conclusion réelle n'ont visiblement pas fait l'objet d'études poussées. Comme le constate l'historien italien Giorgio Rochat dans l'un de ses ouvrages sur l'action de la *Regia Aeronautica* en Afrique, « il s'agit d'une page oubliée et encore à découvrir de l'histoire de l'armée de l'Air, employée dans une guerre dont la légitimité peut poser problème, mais qui fut conduite avec efficacité et esprit de sacrifice »⁴. Aussi cette étude, qui repose principalement sur le dépouillement des maigres archives françaises de la section « Terre » du Service Historique de la Défense (SHD) rassemblant les renseignements glanés par les attachés militaires français à Rome et à Addis-Abeba ainsi que sur l'ouvrage de Giorgio Rochat, cherche modestement à apporter sa contribution à la connaissance de l'œuvre de l'aviation coloniale italienne en Afrique orientale entre l'été 1936 et la fin du printemps 1940⁵. Elle s'inscrit dans le débat historiographique sur la colonisation italienne

3 Bernard Lugan, *Histoire de l'Afrique des origines à nos jours*, Paris, Ellipse, 2011, p. 720.

4 Giorgio Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie 1921-1939*, Vincennes, SHAA, 1994, p. 181.

5 Les fonds des attachés militaires français à Rome et à Addis-Abeba sur les opérations de pacification menées par la *Regia Aeronautica* en A.O.I entre 1936 et 1940 reposent principalement dans les 6 cartons suivants : 7N 2927, 7N 2950, 7N 2951, 7N 2955, 7N 3267 et 7Nsup 904. Les renseignements donnés par ces cartons sur cette longue campagne de pacification inachevée concernent ou traitent des points suivants :

- 7N 2927 : Doctrine de l'armée italienne ; Possibilités militaires en A.O.I. ; Ordres de bataille ; Organisation de la guerre chimique ; Situation de l'armée italienne au 15 juin 1939.
- 7N 2950 : Ordres de bataille de l'armée de l'Air italienne (décembre 1938 – mai

qui a connu un certain renouvellement depuis les travaux d'Angelo Del Boca et de Jean-Louis Miège⁶.

De fait, afin de mieux comprendre quelle furent l'action et le poids de la *Regia Aeronautica* dans les opérations de pacification menées en Afrique orientale et dans la mise en valeur de cette région, cette étude présente tout d'abord l'organisation des forces aériennes déployées en A.O.I. (effectifs, matériels et stationnements) puis s'intéresse à son emploi, parfois controversé, dans les différentes campagnes de pacification qui se sont succédées jusqu'à l'entrée de l'Italie dans la Seconde Guerre mondiale, avant d'aborder les missions de servitude coloniale

-
- 1940) ; Plan de renseignement « Air » concernant l'Italie (7 février 1940) ; Ordres de batailles, effectifs, matériels, déploiement de l'aéronautique italienne avec des tableaux, calques et cartes (septembre 1939 – juin 1940).
- 7N 2951 : Moyens aéronautiques mis en œuvre en Éthiopie ; Organisation du commandement ; Ordres de bataille en 1936-1938 ; Caractéristiques des matériels ; Transport par air d'unités italiennes en 1939.
 - 7N 2955 : Études des SAE : développements possibles de la situation en Éthiopie, les arrières italiens en A.O.I. ; Analyse d'un mémoire italien sur l'emploi des grandes unités en A.O.I. (mai 1936) ; Situation des Italiens en Éthiopie (juin 1938) ; Possibilités italiennes vis-à-vis des possessions française et anglaises d'Afrique orientale (20 avril 1939) & Pénétration italienne en A.O.I. (1936-1939).
 - 7N 3267 : Bilan de l'occupation et de la pacification de l'Éthiopie par l'Italie au 28 août 1936 ; Méthodes et progrès de l'occupation italienne en Abyssinie (8, 15, 27 janvier ; 10, 17, 23 février ; 2 mars 1937).
 - 7Nsup 904 : Coopération franco-britannique en AOF et à Djibouti ; Théâtres d'opérations de l'A.O.I. et la préparation des actions offensives italiennes contre le Soudan anglo-égyptien et les Somalies française et anglaise (1923-1940).
- 6 Del Boca Angelo, *La guerra d'Abissinia 1935-41*, Feltrinelli, Milan, 1965, 284 p. & *Gli italiani in Africa orientale*, vol. III : *La caduta dell'impero 1936-1943*, Rome, Laterza, 1982, 618 p. ; Jean-Louis Miège, *L'impérialisme colonial italien de 1870 à nos jours*, Paris, Sédès, coll. « Regards sur l'Histoire », 1968, 419 p.
- Parmi les publications récentes d'origines française, italienne et éthiopienne, on peut noter : Girma Alemayehu & Tadesse Delessa, *Ethiopian History - From early axumite period to the downfall of Emperor Haile Selassie I*, Addis-Abeba, Aster Nega Publishing, 2005, 258 p. ; Ian Campbell, *The Addis Ababa Massacre : Italy's National Shame*, Oxford, Oxford University Press, 2017, 478 p. ; Basilio Di Martino, « Il contributo della Regia Aeronautica », *L'Esercito alla macchia. Controguerriglia italiana 1860-1943. L'esperienza italiana di controguerriglia dal Brigantaggio alla Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore della Difesa, 2015, p. 381-405. Nicola Labanca, *Una guerra per l'impero. Memorie della campagna d'Etiopia*, Milano, Il Mulino, 2005, 479 p. & *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Milano, Il Mulino, 2007, 527 p. (accessible en français depuis 2014 aux éditions ELLUG (UGA Éditions) sous le titre : *Oltre-mer, Histoire de l'expansion coloniale italienne*, 630 p.) ; Giorgio Rochat, *Le guerre italiane, 1935-1943 : dall'Impero d'Etiopia alla disfatta*, Torino, Einaudi, 2005, 460 p.

et l'ouverture de la ligne aérienne impériale qui constituent l'apport effectif et loin d'être négligeable de l'aviation militaire à l'œuvre coloniale italienne en Afrique orientale durant les cinq années d'existence de l'Empire italien d'Éthiopie.

EFFECTIFS, MATÉRIELS ET STATIONNEMENTS

Effectifs et matériels

À la suite de la campagne d'Abyssinie, l'ensemble des avions basés en A.O.I. sont restés sur place⁷. Cette décision peut s'expliquer pour au moins trois raisons. Tout d'abord, en dehors des bombardiers Savoia S 81 et des avions d'observation Romeo Ro 37, l'ensemble des avions déployés en Afrique orientale le 5 mai 1936 étaient périmés pour un emploi en métropole et leur robustesse en faisait de bons avions coloniaux. Il n'y avait donc aucune raison de les rapatrier ; d'autant plus que toutes les unités métropolitaines envoyées en A.O.I. avaient été remplacées dans leurs garnisons d'origine par des avions récents, issus du programme de réarmement italien de 1934, alors achevé⁸.

De plus, les cellules ainsi que les moteurs de tous ces avions avaient souffert du climat éthiopien et accumulaient un nombre d'heures de vol considérable par rapport à des avions ne pratiquant qu'un entraînement de temps de paix en Europe. On peut donc considérer que le potentiel des avions, même adaptés à un conflit européen, était très entamé à la fin de la guerre d'Éthiopie et ne justifiait pas un rapatriement en Italie.

7 L'ordre de bataille des forces aériennes coloniales présentes en A.O.I. en décembre 1936 établi par les services secrets britanniques fait état de 38 escadrilles et de 274 avions basés en Afrique orientale soit, exactement le même nombre d'appareils qu'en janvier 1936, ce qui sous-tendrait à considérer que les pertes connues par la *Regia Aeronautica* durant la campagne d'Abyssinie ont été totalement compensées. Il est possible que le nombre d'appareils réellement en première ligne ait été légèrement différent dans la réalité, mais grosso modo, on peut considérer que les avions de combat présents en A.O.I. étaient de l'ordre de 270 comme le comptabilisait un document émanant des services de renseignements (S.R.) français (EMAA 2° Bureau SAE), annexé au tableau proposé par les Britanniques. En tout état de cause, il est clair qu'aucun appareil n'a été rapatrié sur l'Italie (Vincennes, Service Historique de la Défense, département Terre (SHD-Terre), 7N 2951, (EMA/2 Italie – Aéronautique 1928-40), d. 1, Rapport n° 493 BM2-EMG/S du 27 avril 1936 & Note de renseignement (NdR) émanant de l'*Intelligence Service* en date du 31 décembre 1936).

8 SHD-Terre, 7N 2927 (EMA/3 Italie) d. 1, NdR n° 281 2/SAE/EMA, avril 1936.

En outre, le 9 mai 1936, au moment de la proclamation de l'Empire italien d'Éthiopie par Mussolini, les forces transalpines étaient loin de contrôler tout le pays et la résistance abyssine s'organisait autour de Ras et de chefs militaires éthiopiens qui refusaient la domination italienne⁹. À cette époque, l'occupation militaire italienne restait cantonnée « au Tigré au Nord avec quelques pointes dans le Godjam, Neghelli au Sud, Harrar et Addis-Abeba au centre »¹⁰. La campagne de pacification qui commençait en ce début mai 1936 nécessitait donc une forte mobilisation aérienne d'autant plus que la *Regia Aeronautica* avait été présentée comme le principal élément du succès de la campagne d'Abyssinie par la propagande du Duce.

Au cours des années qui suivirent et des combats de pacification, la composition de l'aéronautique coloniale chargée de la défense aérienne de l'A.O.I. varia peu contrairement à l'aviation déployée en Libye¹¹. En septembre 1937, on peut estimer avec une marge d'erreur assez faible que 286 appareils étaient stationnés en Érythrée, Éthiopie et Somalie. Il s'agissait des mêmes types d'avions que ceux employés durant la campagne d'Abyssinie¹². Environ 6 mois plus tard, l'aviation

9 Les « Ras » étaient de grands seigneurs éthiopiens sur lesquels s'appuyait le Négus Haïlé Sélassié pour gouverner l'Abyssinie avant la conquête italienne. Plusieurs d'entre eux avaient commandé les armées du Négus durant la Campagne d'Éthiopie et certains continuaient à mener une guérilla contre les troupes d'occupation italiennes.

10 G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie, op. cit.*, p. 237.

11 Voir en annexe les différents tableaux des ordres de bataille de l'aviation coloniale en A.O.I. de 1936 à 1940.

12 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 1083 TS/EMA 2°B/SR/SAE, septembre 1937.

La source des informations du tableau est probablement la même que pour décembre 1936 car la disposition des chiffres d'unités et des types d'avions est la même. Lorsque l'on compare les deux tableaux, on remarque que les forces aériennes italiennes ont gagné 12 avions soit l'effectif d'une escadrille de chasse (9 avions) et d'une demi-escadrille de reconnaissance ou de bombardement (6 avions) selon la réorganisation des unités de 1935. On constate effectivement que le nombre d'escadrilles mettant en œuvre des Caproni Ca 111, de Ca 133, des Romeo Ro 37 et de Savoia S 81 reste stable tandis que la chasse s'enrichit d'une escadrille de Fiat Cr 20, avions totalement obsolètes en métropole, et la reconnaissance d'une nouvelle escadrille de Romeo Ro 1 et de Breda Ba 39. Cela ferait un total d'au moins 18 avions envoyés en A.O.I. entre décembre 1936 et septembre 1937. La différence constatée entre les 12 à 16 avions gagnés entre ces deux dates et le nombre effectif d'appareils envoyés depuis la métropole peut s'expliquer soit par des pertes au combats durant les missions de pacification menées par l'aviation, soit par un taux d'attrition qui paraît naturel eu égard au nombre d'heures de vol très important accumulé par ces avions en Italie d'abord, en Afrique orientale ensuite.

italienne n'alignait plus qu'environ 268 appareils dans ces territoires. Une unité de chasse et une unité de reconnaissance équipée de Romeo Ro.1 avaient visiblement été dissoutes¹³. Mais cela n'entama pas le potentiel de la *Regia Aeronautica* en Afrique orientale, dans la mesure où la dissolution de ces unités paraît normale en raison de la vétusté des biplans Romeo Ro.1 et des Fiat Cr 20.

Un an et demi plus tard, en décembre 1938, les escadrilles de chasse avaient disparu et il ne restait, en dehors de l'aviation maritime, que 25 escadrilles et 3 Savoia Marchetti SM 79, appareils de bombardement et de transport modernes, pour l'usage personnel du Vice-roi¹⁴. Contrairement aux 300 avions annoncés par les services de renseignements, il semble bien que la *Regia Aeronautica* n'alignait déjà plus à cette date qu'une force aérienne d'environ 150 à 160 appareils terrestres¹⁵. Celle-ci commençait à sérieusement dater et ne fut d'ailleurs pas renforcée avant le début des hostilités en Europe¹⁶. Mais cette composition convenait aux besoins d'une force aérienne coloniale dont les objectifs n'étaient pas d'assurer la maîtrise du ciel de l'A.O.I. contre une force aérienne concurrente, mais de participer le plus efficacement possible aux opérations de pacification et à la mise en valeur de l'Empire italien d'Éthiopie. Il est vrai que la Grande-Bretagne avait

13 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 2432 2°B/SR/EMA du 15 février 1938.

14 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40) d. 3, NdR n° 078/S/SR/EMA du 20 décembre 1938.

Le Vice-Roi obtint de Mussolini, dans le cadre d'une politique de prestige aérien, de constituer une escadrille de trois SM 79 à Addis-Abeba. Ces appareils rejoignirent en vol l'Éthiopie à partir de l'Italie en avril 1938 (SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique et Marine 1928-40) d. 1, NdR n° AV6295 2 SR/EMA du 10 juin 1938).

15 À la fin 1938, il n'y a plus d'unité de chasse en A.O.I. ; il ne reste que des unités de bombardement (Caproni Ca 133 et Savoia S 81) et de reconnaissance (Romeo Ro 1 et Ro 37, Caproni Ca 111). Aussi, si l'on réalise un compte sérieux des unités recensées sur la base de la réorganisation des unités de 1935 confirmée par les décrets de février 1937, on obtient 6 avions x 25 escadrilles + 3 avions de commandement = 153 avions de première ligne. On pourra comparer ces estimations avec le tableau des forces aériennes italiennes en A.O.I. donné par le 2^{ème} Bureau en avril 1940 qui proposait les chiffres suivants : 132 appareils de reconnaissance et de bombardement répartis en 18 escadrilles de Caproni Ca 133, 2 escadrilles de Savoia S 81 et 2 escadrilles de Romeo Ro 37 (SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40) d. 3, Bordereau n° 9616/2 en date du 1^{er} mai 1940 & NdR n° 46 de FMF2 du 26 avril 1940).

16 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie -Aéronautique 1927-40) d. 3, Bordereau n° 2840 2D/S/EMAA du 1^{er} septembre 1939, *Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} septembre 1939*.

reconnu le fait accompli de l'occupation italienne de l'Abyssinie dès 1938 et ne constituait donc plus une menace immédiate pour les intérêts italiens dans cette partie du monde, tandis que les maigres forces aériennes de la Côte Française des Somalis (une escadrille de Potez 25 TOE, appareils d'observation coloniaux démodés, stationnée à Djibouti) ne constituaient pas un danger pour la *Regia Aeronautica* déployée dans la corne de l'Afrique¹⁷.

Stationnement des unités aériennes en A.O.I.

Déjà durant la Campagne d'Abyssinie, les forces armées italiennes avaient entrepris la constitution de terrains d'aviation avancés. Avant la campagne en Érythrée et en Somalie, puis pendant la campagne militaire, les constructions de terrains se multiplièrent de manière à placer les avions de bombardement et de reconnaissance au plus près des troupes de premières lignes et à pouvoir accueillir l'importante flotte aérienne mise à la disposition du Haut commandement italien en Afrique orientale¹⁸. Toutefois, la fin officielle de la Campagne d'Éthiopie ne ralentit pas les efforts des Italiens pour constituer un réseau de terrains d'aviation en A.O.I.

La construction d'infrastructures même relativement sommaires, nécessaires à toute action en profondeur dans un pays sous domination coloniale, continua au gré des opérations de pacification durant toute la période de colonisation italienne. De 20 terrains de base ou auxiliaires déjà construits au 1^{er} janvier 1936, sans compter les nombreux terrains de secours aménagés, l'A.O.I. passa à 150 terrains de tout type en 1940¹⁹. De fait, l'aviation déployée en Érythrée, Éthiopie

17 Philippe Conrad, « L'aventure coloniale italienne et son échec », *Clio voyages culturels*, p. 6, consulté le 24/08/2024 sur : https://www.clio.fr/bibliotheque/pdf/pdf_1_aventure_coloniale_italienne_et_son_echec.pdf & Jean-Baptiste Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer, 1911-1939*, Paris, PUPS, coll. « Mondes Contemporains », 2013, p. 272-273.

18 Le 1^{er} janvier 1936, les Italiens avaient déjà aménagé les terrains suivants : Terrains aménagés en Érythrée *Assab, Massaoua, Asmara, Tessenai, Gura, Adiugri, Senape*; Terrains aménagés en Éthiopie occupée *Adoua, Aksum, Makalle, Gongar, Socota, Quiram et Sardo* ; Terrains aménagés dans les possessions italiennes d'Afrique orientale depuis le début des opérations en Éthiopie : *Mogadiscio, Rocca Littorio, Mustahil, Lug Ferrandi, Nechelli et Corrahai* (SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique et Marine 1928-40), d. 1, Rapport n° 493 BM2-EMG/S du 27 avril 1936).

19 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, Bordereau n° 9616/2

et Somalie s'organisait autour de 11 aérodromes militaires en 1937 et d'au moins 15 terrains de base à partir de la fin 1938²⁰.

Cependant il est peu probable que l'ensemble de l'aviation italienne présente en A.O.I. restait stationnée sur ces seules aérobases. On peut estimer en effet qu'il était courant que des sections d'aviation soient envoyées sur des terrains auxiliaires dans le cadre des opérations de pacification ou de police coloniale, à l'instar de ce qui se pratiquait dans les aviations coloniales françaises et britanniques à la même époque²¹. Comme l'explique un compte-rendu d'origine anglaise de septembre 1938 sur les champs d'aviation du Sud de l'Éthiopie et de la Somalie italienne occidentale, des avions italiens ainsi que des troupes importantes étaient stationnés sur le terrain auxiliaire de Dolo près de la frontière kenyane, car la région était loin d'être pacifiée. Et il ajoutait, à propos du maillage aérien du Sud de l'Éthiopie, que « les Italiens [avaient] construit, surtout depuis la guerre d'Abyssinie, des terrains d'atterrissage un peu partout. [C'était] en général de petits terrains mal signalés » qui devaient permettre au commandement italien de disposer d'un appui aérien au plus proche des combats menés par ses troupes²².

en date du 1^{er} mai 1940 & NdR n° 46 de FMF2 du 26 avril 1940.

- 20 Les 11 bases aériennes de 1937 étaient situées à proximité des localités suivantes : Addis-Abeba, Arba, Asmara, Assab, Dessié, Diré Daoua, Goura, Massauah (hydrobase et aérodrome militaire), Mogadiscio et Moggio. (SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique et Marine 1928-40), d. 1, NdR AV n° 1191/37 EMA 2°B/SR/SAE (Italie) – 1937). Fin 1938, la *Regia Aeronautica* pouvait compter en A.O.I. sur les terrains d'Addis-Abeba, Asmara, Assab, Bahar Dar, Dessié, Diré Daoua, Gimma, Gondar, Goura, Harrar, Javello, Massauah (hydrobase), Mogadiscio, Moggio, Neghelli. On pourrait ajouter à la liste le terrain d'Arba, constitué en aérodrome militaire en 1937 et qui devait toujours être équipé pour recevoir des gros porteurs. (SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, NdR n° 078/S/SR/EMA du 20 décembre 1938 & Bordereau n° 2849 2D/S/EMAA du 1^{er} septembre 1939, *Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} septembre 1939*).
- 21 OMISSI David E., *Air Power and Colonial Control, the Royal Air Force 1919-1939*, Manchester University Press, Manchester & New-York, 1990, 260 p. & J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire outre-mer, op. cit.*, p. 371-384 & 483-530.
- 22 L'agent de renseignement anglais comptait 14 terrains d'aviation rien que dans cette région sud de l'A.O.I. : Archer's post (*non utilisé*), Bura, El Wak, Dolo (*terrain auxiliaire*), Garba Tulla, Garissa, Habbas Wein (*terrain auxiliaire*), Isiolo, Mandera (*terrain auxiliaire*), Marsabit (*terrain auxiliaire*), Moyale, Ramu, Terkali, Wajir (SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I.), d. 6, NdR n° 249/SR.Col., septembre 1938).

Organisation de la couverture aérienne de l'A.O.I.

Il semble que l'organisation institutionnelle de la *Regia Aeronautica* de l'A.O.I. ait mis quelques mois à se structurer organiquement. Les opérations de pacification qui suivirent la défaite de l'empereur Hailé Sélassié et la prise d'Addis-Abeba ainsi que la faible étendue du territoire réellement sous contrôle de l'armée italienne en mai 1936, n'autorisaient pas encore un changement effectif et statutaire de l'organisation de l'aéronautique militaire italienne présente en Afrique orientale. Il semble simplement que la jonction des armées italiennes des fronts Nord et Sud a permis, au haut état-major du *Comando Aeronautica Africa orientale* de reprendre directement le contrôle des forces aériennes du Sud qui, jusqu'alors, avaient agi indépendamment du commandement aéronautique d'Asmara et en étroite collaboration avec le Haut-commandement du front Sud du général Graziani.

Ce n'est qu'après les rapides progrès de la conquête de l'Éthiopie qui suivirent la saison des pluies de l'été 1936 et aboutirent à l'occupation de tout l'Ouest et presque tout le Sud du pays en janvier 1937 que les forces militaires présentes en A.O.I. furent organisées en forces coloniales²³. La rébellion, officiellement écrasée par le général Graziani, n'était alors plus en mesure de réaliser des batailles rangées et du point de vue italien, les opérations de police coloniale qui devaient suivre ce succès, reentraient désormais dans les compétences d'une armée coloniale classique.

C'est probablement pourquoi les forces aériennes italiennes et en particulier les forces aériennes coloniales furent réorganisées officiellement le 22 février 1937 par un décret-loi émanant du Ministère de l'Air dirigé par Mussolini²⁴. Ce décret accompagna la réorganisation de l'armée présente en A.O.I. en armée coloniale dans le cadre de la politique « impériale » voulue par le Duce²⁵. Le décret prévoyait, en effet, que toutes les forces aériennes coloniales dépendraient désormais directement du Ministère de l'Air et surtout la création d'un Commande-

23 SHD-Terre, 7N 3267, « Bilan de l'occupation et de la pacification (28 août 1936) » & « Méthodes et progrès de l'occupation (8, 15, 27 janvier 1937) » ; G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie, op. cit.*, p. 237-238.

24 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, Bordereau n° 172 R-C/C/EMAA en date du 20 mai 1938, *Notice sur l'armée de l'Air italienne (janvier 1938)*, Exemplaire n° 299.

25 SHD-Terre, 7N 2927 (EMA/3 Italie), d. 2, NdR n° 1830 2°/EMA/SAE du 26 octobre 1937.

ment Aéronautique de la Libye et d'un Commandement Supérieur Aéronautique pour l'Afrique Orientale. La différence d'appellation entre les commandements aériens des deux colonies vient de l'état des forces aériennes présentes dans ces colonies à l'avantage de l'A.O.I. en 1937²⁶.

Ce Commandement Supérieur Aéronautique pour l'Afrique Orientale était organisé à Addis-Abeba autour du Vice-Roi. Il était subdivisé en 3 Commandements de secteurs aéronautiques : un secteur Nord à Asmara, un secteur Centre à Addis-Abeba et un secteur Sud à Mogadiscio²⁷. Il était prévu d'organiser une escadrille de commandement par secteur aéronautique mais il fallut attendre la fin 1938 pour que les 3 escadrilles en question fussent constituées²⁸. Chaque secteur était subdivisé en groupes de 2 escadrilles de reconnaissance ou de bombardement dont le détail n'est pas connu avec certitude avant septembre 1939²⁹.

Par ailleurs, la police aérienne coloniale était désormais organisée. En fonction des besoins du Haut commandement du Vice-roi, des sections autonomes d'aviation étaient détachées des unités de base et organisées sur des terrains auxiliaires pour assurer les missions de police coloniale et le cas échéant de pacification qui leur étaient demandées. Leur but principal était d'assurer ces fonctions de police coloniale aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre³⁰. Cette organisation très décentralisée permettait de faire face de manière pragmatique aux différents besoins de l'Empire italien d'Éthiopie. De fait, « la distinction entre les avions bombardiers et de reconnaissance signifiait seulement une différence des caractéristiques de charge et d'autonomie, car, pratiquement, les missions qu'ils accomplissaient en A.O.I. étaient les mêmes »³¹.

26 En septembre 1937, environ 286 avions de combat sont présents en A.O.I. contre 147 en Libye, dont seulement 45 relevaient à cette date de l'aviation coloniale répartis en 2 groupes et 5 escadrilles (SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 1083 TS/EMA 2°B/SR/SAE, septembre 1937).

27 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, NdR n° 078/S/SR/EMA du 20 décembre 1938.

28 *Ibid.* & SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 1083 TS/EMA 2°B/SR/SAE, septembre 1937.

29 SHD-Terre, *Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} septembre 1939*, arch. cit.

30 Renseignements sur la réorganisation des forces aériennes italiennes issus de la revue soviétique *Viestnik Vozdovschnovo Flota* n° 6 de juin 1937 (SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 0679/37 EMA/2°B/SR du 8 septembre 1937).

31 Vincenzo Lioy, *L'Opera dell'Aeronautica*, vol. II, *Eritrea – Somalia – Etiopia (1919-*

Aussi, l'organisation de la *Regia Aeronautica* présente en A.O.I., suffisamment efficace, manifestement, ne changea pas jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie dans le second conflit mondial en juin 1940, nonobstant un renforcement des forces aériennes entre septembre et novembre 1939³².

Les campagnes de pacification en Éthiopie

Le contexte international favorable aux Éthiopiens durant la guerre d'Abysinie qui avait déclenché tout une série de sanctions décidées par la SDN à l'encontre de l'Italie s'estompa avec la prise d'Addis-Abeba le 5 mai 1936. Les sanctions économiques furent levées durant les mois qui suivirent et le fait accompli de l'occupation italienne, accepté par les démocraties occidentales plus préoccupées du réarmement allemand et des équilibres européens que de l'avenir de l'Afrique orientale. Le refus du Négus d'engager tout dialogue pour établir une paix négociée voulue par les milieux coloniaux italiens qui aurait abouti à quelques annexions et un protectorat italien sur l'empire d'Éthiopie obligea Mussolini à déclarer « l'Empire italien d'Éthiopie » le 9 mai 1936. Désormais, les forces armées italiennes devaient faire face à leurs responsabilités pour se maintenir en Abyssinie et conquérir tout un pays encore largement inconnu et loin d'être pacifié. Dans ce cadre, les forces aériennes eurent à jouer un rôle non dénué d'importance d'autant plus que les combats furent violents : en avril 1939, « les pertes subies depuis 1936 [étaient] aussi fortes que durant toute la campagne » d'Abysinie remarquait l'attaché militaire français à Rome³³.

1937), Roma, Ministerio Affari esteri, 1965, p. 139 cité dans G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 180.

32 SHD-Terre, *Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} septembre 1939*, arch. cit. &, SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, Bordereau n° 10286 2D/S/EMAA-2, 8 novembre 1939.

On note, entre autres, l'apparition de 3 escadrilles de chasse dotées de Fiat Cr 32 relativement récents entre les deux dates (Voir en annexe la carte n° 4 présentant l'ordre de bataille de la Regia Aeronautica en A.O.I. au 1^{er} mai 1940).

33 SHD-Terre, 7N 2927 (EMA/3 Italie), d. 1, NdR n° 417/S/2°B/EMA/SAE du 20 avril 1939.

Les opérations de pacification de mai à décembre 1936

« En 1936-1937, les troupes du vice-roi Graziani [...] étendirent la domination italienne sur tous les principaux centres de l'Empire »³⁴. Durant l'été, les missions assurées par l'aviation furent essentiellement des missions de transport et de ravitaillement. Les opérations aériennes offensives de coopération avec les colonnes de pacification ne reprirent réellement qu'à l'automne 1936, à l'issue de la saison des pluies qui rendait impraticables la plupart des terrains d'aviation en Éthiopie et toute offensive, hasardeuse. En effet, « les grandes pluies estivales bloquèrent les mouvements sur toutes les routes, au point que la première colonne motorisée partie d'Asmara en juin arriva à Gondar en octobre ; à grand peine, Graziani réussit à tirer de la Somalie les renforts nécessaires pour protéger Addis-Abeba et la vitale voie ferrée jusqu'à Djibouti, unique liaison avec l'extérieur »³⁵. La saison des pluies resta toujours, par la suite, une période de pause dans les opérations de pacification, ponctuée éventuellement de quelques reconnaissances ou bombardements aériens, tellement les mouvements de troupes étaient difficiles et le climat peu supportable pour les Européens³⁶. Ce qui surprend, c'est donc la rapidité de cette première pacification obtenue par Graziani. En dépit de l'immobilisme estival forcé de 1936, l'Éthiopie était presque entièrement pacifiée en février 1937 et le vice-roi pouvait affirmer à la fin janvier de la même année avoir écrasé la rébellion conduite par des chefs abyssins pourtant aguerris comme Ras Immiru dans le Godjam, les frères Cassà dans le Choa ou Ras Destà dans le Sud du pays qui n'avaient pas ménagé leurs efforts³⁷.

Il semble que dans le cadre de cette rébellion « institutionnelle »³⁸, menée

34 G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 178.

35 *Ibid.*, p. 237.

36 Durant la saison des pluies, en septembre 1939, « les opérations contre les bandes rebelles ont [à nouveau] été suspendues à cause des pluies laissant subsister plusieurs foyers de dissidence » (SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I.), d. 7, Rapport n° 381/3/EM.Col du 9 avril 1940).

37 SHD-Terre, 7N 3267, « Méthodes et progrès de l'occupation (8, 15, 27 janvier ; 10, 17, 23 février ; 2 mars 1937) » & G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 238.

38 Nous suivons Giorgio Rochat quand il affirme qu'« avec un certain schématisme, les opérations de l'automne hiver 1936-37 peuvent être considérées comme la dernière phase de la guerre italo-éthiopienne (même si elles furent baptisées "opérations de grande police coloniale" pour ne pas troubler le tableau serein que la propagande fasciste faisait de l'Empire) parce que les forces abyssines étaient en substance constituées des restes des armées

par des chefs de guerre abyssins prestigieux, habitués à exécuter des batailles rangées, l'aviation ait joué un rôle non négligeable dans la défaite des troupes rebelles en guidant à l'aide de reconnaissances avancées les colonnes d'Askari vers les points de regroupement des forces éthiopiennes dissidentes dès que la saison des pluies s'acheva et en les appuyant au besoin³⁹.

Néanmoins, c'est entre mai et septembre 1936, durant la saison des pluies que l'action aérienne fut décisive pour les succès italiens de l'automne-hiver 1936-37. Il avait, en effet, fallu durant la période estivale, assurer des ravitaillements aériens en vivres et en munitions pour les troupes italiennes encerclées par la rébellion. Ce fut notamment le cas d'Addis-Abeba, pratiquement assiégée qui nécessita non seulement des vols de ravitaillement mais aussi des bombardements très éloignés des terrains de base. Les bombardiers durent réaliser des vols d'environ 800 kilomètres dans la mesure où les terrains d'aviation plus proches étaient soit impraticables, soit injoignables par route⁴⁰. En particulier, au lendemain de la prise d'Addis-Abeba, un pont aérien de 12 jours fut établi entre Makalé et la capitale abyssine, par 8 appareils de bombardement pour effectuer le transport de 21 officiers et de 800 hommes de troupe avec leur armement⁴¹. Ces opérations logistiques ne furent pas sans conséquence pour l'aviation qui perdit, au moins, 3 appareils et 12 hommes lors d'une mission risquée de transport de troupe sur Lekemti durant l'été⁴². Au total, cette période fut marquée par « un labeur continu, exténuant d'une exceptionnelle intensité rendu plus ardu et périlleux par la persistance des intempéries »⁴³.

vaincues en 1935-36, guidées par les chefs traditionnels dans une guerre toujours perçue aussi de manière traditionnelle, malgré la dramatique disproportion des forces en présence et l'expérience de l'année précédente. » (*Ibid.*).

39 Les Askari forment des troupes supplétives italiennes et sont souvent originaires d'Érythrée.

40 Giorgio Rochat publie des chiffres donnés par le général d'aviation italien Ajmone-Cat. (G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 179).

41 Article du journal *L'indépendant* de Salonique en date du 19 septembre 1936.

42 G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 179.

43 V. Liroy, *L'Opera dell'Aeronautica*, vol. II, op. cit., p. 134 (*Ibid.*).

Les révoltes de 1937 et leurs conséquences pour la Regia Aeronautica

La fragile pacification obtenue au début de 1937 ne dura pas. L'attentat contre le vice-roi Graziani du 19 février 1937 allait donner à l'aviation la possibilité de prouver à nouveau son utilité. Son emploi fut intensifié pour terroriser les populations et achever d'écraser la dissidence⁴⁴. Cette politique de terreur eut pourtant des conséquences inattendues pour les autorités italiennes : la reprise de la rébellion dans les régions centrales à la fin août 1937, considérées pourtant comme pacifiées et relativement calmes⁴⁵. Toutefois, ce soulèvement était d'un genre nouveau : il était populaire et devait se traduire par une grande violence de part et d'autre. Les Italiens ne parvinrent pas à l'écraser⁴⁶. En effet, la politique brutale de ces derniers, en particulier envers les populations coptes, leur avait aliéné une bonne partie du pays⁴⁷. Là encore, l'aviation eut à jouer son rôle de police coloniale, de repérage et de poursuite des bandes soulevées contre les Italiens et, à l'occasion, de bombardement, comparables aux missions effectuées par l'aéronautique militaire française au sortir de la Révolte druze ou de la Guerre du

44 Graziani donna des instructions au général Maletti pour que les restes de rébellion qui subsistaient dans le Choa en avril 1937 soient totalement écrasés, en particulier par l'action massive de l'aviation : « L'aviation commencera dès aujourd'hui (avec toute la masse des appareils dont elle dispose à Addis-Abeba et Dessié) à accomplir œuvre systématique de destruction centres habités, rebelles, populations qui jusqu'à présent ne se sont pas soumises, de façon à ce que lorsque Votre seigneurerie disposera de toutes les susdites troupes pour opérer sur terre, elle trouve le terrain déjà préparé depuis le ciel. » (Télégramme circulaire n° 17605 de Graziani à Lessona et aux gouverneurs daté du 8 avril 1937 publié dans Rodolfo Graziani, *Il secondo anno dell'impero*, Addis-Abeba, Stato Maggiore dell'Esercito – Ufficio Superiore Topografico, vol. 4, 1938, p. 52 cité dans G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 270).

45 Voir la carte n° 2 concernant les opérations des dissidents en annexe. Les informations qui y figurent ont été reproduites à partir de cartes conservées dans les archives du SHAT. Grosso-modo, les régions qui se sont soulevées en 1937 sont le Harrargué, l'Aroussi, le Choa, une partie de l'Ouolo, du Gondar et du Godjam, l'Ouollega, l'Iloubabor, le Kefa et le Gamo-Gofa (SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I), d. 2 & G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie*, op. cit., p. 263).

46 Voir la carte n° 2 concernant les opérations des dissidents en annexe. En septembre 1939, il existe encore 4 zones de dissidences : Ambo, Cercer, Ancober et Godjam, qui n'étaient toujours pas pacifiées lors de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940 (SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I), d. 2).

47 SHD-Terre, 7N 2927 (EMA/3 Italie), d. 1, NdR n° 417 /S /2°B/ EMA/ SAE du 20 avril 1939.

Rif en 1926-27⁴⁸. À la fin décembre 1937, les zones dissidentes avaient été passablement réduites mais le pays restait tellement peu sûr qu'en septembre 1939 encore, les Italiens étaient dans la quasi-impossibilité de réduire le nombre de troupes et d'avions employés dans des missions de sécurité intérieure⁴⁹. On peut considérer qu'en 1939, seuls l'Érythrée et la partie orientale de l'Éthiopie (à l'Est d'une ligne Adagrit - Addis-Abeba) étaient bien tenues par les Italiens. La zone Nord-Ouest de l'Éthiopie (Godjam et Ancober) était le théâtre d'une guérilla larvée quant à la zone Sud-Ouest, elle était virtuellement indépendante, tellement la présence italienne y était chancelante⁵⁰.

Aussi, on comprend combien la pacification effective de l'Empire italien d'Éthiopie fut au centre des préoccupations du vice-roi Graziani comme de son successeur à partir du mois de novembre 1937, le duc d'Aoste Amédée de Savoie. Si Graziani utilisa tous les moyens à sa disposition pour mettre fin à la rébellion, y compris les armes chimiques comme l'atteste la diminution du stock de bombes C.500 T à l'ypérite et C.100 P à l'arsine, son successeur ne ménagea pas non plus ses efforts, visitant les garnisons par voie aérienne en pilotant lui-même son avion et inspectant les terrains d'aviation de l'A.O.I., mais faisant toutefois un usage beaucoup plus modéré des armes chimiques⁵¹. De fait, de février 1937 au printemps 1940, l'aviation coloniale remplit toujours ces mêmes missions de pacification commencées en mai 1936 : reconnaissance, soutien aux colonnes terrestres, bombardements, parfois chimiques et ravitaillement aériens⁵². Durant

48 Jean-Baptiste Manchon, « L'aviation militaire, un instrument efficace de lutte antiguérilla et de pacification dans le cadre colonial : le cas de la "Révolte druze" en Syrie (1925-1927) », *Tempora. Annales d'histoire et d'archéologie*, Beyrouth, Presses de l'Université Saint-Joseph, vol. 22-23, 2013-2014, p. 246-255 & J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer, op. cit.*, p. 516-530.

49 SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I.), d. 7, Rapport n° 381/3/EM.Col du 9 avril 1940 - Examen des différents éléments de la situation au Soudan en vue d'une guerre possible avec l'Italie, septembre 1939.

50 SHD-Terre, 7N 2927 (EMA/3 Italie), d. 1, NdR n° 417/S 2°B/EMA/SAE du 20 avril 1939.

51 Tableaux 1 et 2 concernant l'évolution des stocks de munitions chimiques entre septembre 1936 et octobre 1939 publiés dans G. Rochat, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie, op. cit.*, p. 218 & SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR AV888/38 EMA 2°B/SR de février 1938 - Vie technique en février 1938.

52 SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I.), d. 2, NdR n° 401/5/EM.Col. du 15 novembre 1939 - Ce rapport fait état de l'action contre les dissidents de l'aviation italienne pendant les mois d'août et de septembre 1939. Ainsi, le 24 août 1939, à la suite d'une action des dissidents, 4 Caproni Ca 133 bombardent la région autour de Bahar Dar au sud du lac Tana. Puis du

ces années, les aviateurs eurent à effectuer des missions de pacification relativement nombreuses comme l'atteste l'activité aérienne de police coloniale de la fin du mois d'août au mois d'octobre 1939⁵³.

Le service de surveillance aérienne et de police s'exécutait essentiellement avec les Caproni Ca 133 qui étaient les avions les plus nombreux en A.O.I.⁵⁴. Il s'effectuait soit à la demande expresse du commandement, soit sur la zone survolée pendant un autre service aérien commandé comme le transport de personnel, de vivres ou d'équipements aux différentes garnisons stationnées en Afrique orientale⁵⁵. Néanmoins, les actions de police coloniale, même si elles furent prioritaires et concernent l'essentiel des heures de vol des aviateurs italiens, ne constituent pas les seules missions remplies par la *Regia Aeronautica*. Elle effectua aussi des missions à caractère civil dans le cadre du développement du nouvel Empire italien d'Éthiopie.

MISSIONS D'ORDRE CIVIL ET OUVERTURE DE LA LIGNE AÉRIENNE IMPÉRIALE

Missions de servitude coloniale

L'une des premières missions « civiles » que l'on assigne à une aviation coloniale est en général, le service de la poste aérienne tant qu'il n'existe pas de compagnie aérienne capable de remplir ces missions. Ce fut le cas de l'aviation

27 août au 2 septembre 1939, 16 Caproni Ca 133 bombardent la région de Faguta au Sud-ouest du lac Tana entre Burée et Danghela. Ils larguent 8 tonnes de bombes à cette occasion. Du 10 au 16 septembre 1939, 9 Caproni Ca 133 ravitaillent les garnisons de l'Ancober et 4 d'entre eux effectuent des bombardements sur la région de Fagutta où un chef rebelle a été repéré. Le 26 septembre, 2 tonnes de bombes sont larguées sur la région au nord de Burié et du 28 au 29 septembre 1939 3,5 tonnes de bombes sont larguées au sud de Mesfinto qui se trouve à 100 kilomètres au nord de Gondar.

53 Si l'on fait le compte il semble qu'en un peu plus d'un mois, les aviateurs italiens aient effectué des bombardements pendant une quinzaine de jours auxquels s'ajoutent 6 jours de ravitaillement dans des régions très différentes (*Ibid.*).

54 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR *Ordre de bataille des forces aériennes coloniales en décembre 1936*, 31 décembre 1936 ; NdR n° AV 1083 TS/EMA 2°B/SR/SAE, septembre 1937 ; NdR n° AV 2432 2°B/SR/EMA du 15 février 1938 & SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, NdR n° 078/S/SR/EMA du 20 décembre 1938 ; Bordereau n° 2840 2D/S/EMAA du 1^{er} septembre 1939, *Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} septembre 1939*.

55 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 888/38 EMA 2°B/SR, février 1938.

britannique déployée au Moyen Orient après la première guerre mondiale, qui ouvrit la ligne aéropostale Le Caire - Bagdad en 1921 ; ce fut également l'une des premières missions assurées par l'aéronautique militaire française du Levant⁵⁶. C'est qu'en effet, la poste aérienne revêt toujours un intérêt stratégique pour la puissance coloniale dans la mesure où la rapidité des transmissions est l'une des clefs du succès d'une pacification réussie. De fait, elle permettait, dans un premier temps, de relier le haut état-major et le vice-roi à leurs subordonnés placés dans toute l'A.O.I.

Il semble que ce service ait été assuré, dans un premier temps par des Caproni Ca 111 affectés à divers services aériens dont les services postaux dès la fin de la conquête officielle de l'Éthiopie⁵⁷. Après décembre 1938, il est possible que ces avions aient été remplacés par des Caproni Ca 133. L'autre hypothèse serait que les Ca 111 chargés de la poste aérienne qui disparaissent de l'inventaire militaire à cette date, aient été versés à l'*Ala Littoria*, seule compagnie aérienne à opérer en Éthiopie⁵⁸. En tout état de cause, le service aérien postal de la *Regia Aeronautica* en A.O.I. s'organisa assez rapidement et permettait déjà en novembre 1937 de desservir 23 villes avec 3 terrains de base pour le courrier : Addis-Abeba, Asmara et Mogadiscio⁵⁹. Toutefois, le développement des lignes aériennes civiles de l'*Ala Littoria* a probablement permis à la *Regia Aeronautica* de se décharger de ce service à la fin des années 1930 comme ce fut le cas précédemment dans d'autres territoires coloniaux⁶⁰.

Par ailleurs, l'aviation coloniale fut aussi employée à des fins de prestige impérial par le vice-roi ou ses illustres visiteurs. C'est dans ce cadre qu'une section de 3 Savoia Marchetti SM 79 fut envoyée à Addis-Abeba dans le but de constituer « l'escadre du Vice-Roi » en mars 1938⁶¹. Ces avions de bombardement modernes

56 J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer*, op. cit., p. 400-401.

57 SHD-Terre, *Ordre de bataille des forces aériennes coloniales en décembre 1936*, arch. cit. ; NdR n° AV 1083 de septembre 1937, arch. cit. & NdR n° AV 2432 du 15 février 1938, arch. cit.

58 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, NdR n° 078/S/SR/EMA du 20 décembre 1938.

59 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40), d. 3, Carte AV 1632/37/RV/SER n° 3039. Voir en annexe la carte 3 qui reproduit ce document.

60 J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire outre-mer*, op. cit., p. 400-405.

61 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR AV 6295 2SR/EMA2 du 10 juin 1938.

et rapides qui venaient de remporter le raid Istres-Damas-Paris en 1937 – la dernière grande course aérienne internationale de l'Entre-deux-Guerres –, arrivèrent en Éthiopie avec probablement beaucoup de publicité. La présence de cette « escadre du Vice-Roi » pouvait être aisément utilisée par la propagande fasciste pour montrer la modernité de l'occupation italienne par rapport au régime précédent.

De même, l'arrivée ou le déplacement en A.O.I. de personnalités politiques de premier plan aux commandes de leur avion avaient un but évident de propagande. Il fallait frapper les esprits. Ainsi, le duc d'Aoste, Vice-roi de l'Empire italien d'Éthiopie, réalisa plusieurs déplacements dans l'A.O.I. aux commandes de son Caproni Ca 135 dans un premier temps et probablement à bord d'un Savoia Marchetti SM 79 après réception de ceux-ci⁶². Pareillement, le maréchal de l'Air Italo Balbo, en visite en Érythrée le 25 avril 1938, s'était transporté de Koufra à Asmara aux commandes de son Caproni Ca 310⁶³. S'il est certain que Benito Mussolini exigeait que tous les cadres de l'aviation soient en état de piloter, l'arrivée ou le déplacement de hauts dignitaires aux commandes de leur appareil correspondait parfaitement à une certaine image de l'Italie et de la politique coloniale que voulait faire passer la propagande fasciste en Italie et dans les colonies.

Par ailleurs, les forces aériennes déployées en A.O.I. eurent à remplir tout un ensemble de missions de servitude coloniale dévolues à une aviation coloniale classique telles que les travaux d'intérêts cartographiques, économiques et politiques, ainsi que des liaisons d'intérêt public ou militaire et des évacuations

62 « 9 Février 1938 : SAR le Duc d'Aoste, vice-roi d'Éthiopie, pilotant personnellement son Caproni Ca 135 a quitté Addis-Abeba pour inspecter les garnisons et les terrains d'aviation du Goggiam et s'est arrêté à Debra Marcos, à Mota, à Harrar et à Danchila » (SHD-Terre, NdR AV 888/38 de février 1938, arch. cit.).

L'identité de l'appareil personnel du duc d'Aoste n'est toutefois pas assurée. L'attaché militaire pourrait avoir fait une faute de frappe dans son rapport et avoir écrit Ca 135 au lieu de Ca 133. En effet, peu de Caproni Ca 135 furent en service dans la Regia Aeronautica où il fut considéré comme un mauvais bombardier dès sa mise en service en 1937. Toutefois, il est possible que l'un de ces bimoteurs ait été affecté comme avion personnel au vice-roi de l'A.O.I., lui permettant de se déplacer à bord d'un appareil à l'aspect beaucoup plus moderne, au moins extérieurement, en 1937-38 que les Caproni Ca 133 en service dans la colonie. Et la médiocrité du Ca 135 expliquerait également qu'il ait été rapidement remplacé comme avion personnel du vice-roi par un SM 79, beaucoup plus rapide et réussi, quelques mois plus tard.

63 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° 2548/38 EMA2/SR du 30 juin 1938.

sanitaires⁶⁴. En effet, comme dans la plupart des territoires sous administration européenne, l'Abyssinie était inconnue des Italiens quand ils arrivèrent pour l'occuper. Il n'existait que peu de cartes détaillées et il fallut réaliser un travail important de photographies aériennes pour constituer des cartes précises de l'Éthiopie au 1/50.000⁶⁵. Ce travail fut très important pour la connaissance du territoire éthiopien mais surtout, à l'époque, avait un intérêt concret immédiat dans le cadre des campagnes de pacification qui se succédèrent à partir de mai 1936.

Ainsi, par exemple, deux trimoteurs Caproni, peut-être des Ca 133 transformés, arrivèrent en Éthiopie en avril 1938 pour réaliser des levés aérophotogrammétriques d'environ 400.000 km² afin d'établir le tracé d'une carte hydrographique de l'Éthiopie⁶⁶. Leur travail permit d'approfondir la connaissance de la géographie physique de l'Abyssinie mais également de mieux distinguer les endroits désertiques des endroits pourvus en eau ; ce qui n'est pas inintéressant dans le cadre des opérations de pacification.

Enfin, les forces aériennes italiennes d'Afrique orientale exécutèrent tout un ensemble de missions de transport de tout type entre 1936 et 1940. Elles représentèrent des volumes et des distances parcourues relativement considérables si l'on prend comme échelle des valeurs l'année allant du 29 mars 1937 au 28 mars 1938. En effet, pendant cette année, les forces aériennes italiennes de l'A.O.I. ont survolé 11.478 kilomètres en 23.339 heures, transportant 25.657 quintaux de matériels divers et 9.505 voyageurs sur 4.201.020 kilomètres⁶⁷. Ces missions de transport aérien étaient de tout type et il n'était pas rare que la *Regia Aeronautica* soit mise à contribution pour aider des entrepreneurs italiens dans leur mise en valeur de la colonie comme l'aéronautique militaire française le fut en Afrique du Nord, au Levant et en Indochine⁶⁸. Ainsi, en février 1938, une entreprise de travaux publics bénéficia-telle du concours d'un Caproni Ca 133 de transport

64 J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer*, op. cit., p. 385-455.

65 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie -Aéronautique 1928-40), d. 1, Rapport n° 493 BM2-EMG/S du 27 avril 1936 – Ce rapport fait état de la constitution de cartes d'état-major au 1/50.000^e réalisées à partir des clichés aériens pris par les avions de reconnaissance pendant la campagne d'Abyssinie. Il est très probable que ces travaux continuèrent durant la période de pacification qui suivit la prise d'Addis-Abeba.

66 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR AV 6295 2SR/EMA du 10 juin 1938.

67 *Ibid.*

68 J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer*, op. cit., p. 426-432.

pour acheminer des vivres et les matériaux sur les chantiers d'un tronçon d'une nouvelle route goudronnée entre le port d'Assab et les haut plateaux éthiopiens⁶⁹.

Cependant, l'action de transport aérien la plus intéressante et peut être la plus humaine fut celle de l'aviation sanitaire. Comme toutes les autres aviations coloniales, la *Regia Aeronautica* fut amenée à effectuer des vols de transport médicalisés⁷⁰. Ces vols étaient pratiqués par des avions Caproni Ca.133 spécialement outillés et renforcés pour pouvoir accueillir des blessés sur civière et atterrir même sur des terrains non préparés. Il semble que leur utilisation ait été assez importante même si le nombre de 250 malades et blessés rapportés des régions lointaines vers les lieux de traitement durant le mois de mai 1938 marque probablement un maximum⁷¹.

Ainsi, les forces aériennes présentes en A.O.I. exécutèrent des missions de service public au même titre que leurs homologues présentes dans le monde arabe à la même époque. Ces missions allaient de la reconnaissance cartographique au transport sanitaire en passant par les missions de prestige ou de servitude coloniale. Mais la *Regia Aeronautica* fut aussi employée pour développer l'aviation civile en Afrique orientale.

L'ouverture de la ligne aérienne impériale et ses ramifications en Afrique orientale

Les lignes aériennes civiles prirent lentement leur essor en A.O.I. Il semble qu'il n'existait que 5 lignes aériennes « civiles » en novembre 1937 : Addis-Abeba – Assab via Diré Daoua (et Djibouti), Assab – Asmara, Asmara – Addis-Abeba via Diré Daoua, Asmara – Mogadiscio et Mogadiscio – Addis-Abeba via Diré

69 SHD-Terre, NdR AV 888/38 de février 1938, arch. cit.

70 J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer, op. cit.*, p. 412-426.

71 Du fait que, dans les archives du 2^{ème} Bureau, ce soit la seule mention de l'aviation sanitaire en A.O.I., il nous paraît probable que l'activité aérienne sanitaire de la *Regia Aeronautica* en Afrique orientale de mai 1938 apparut suffisamment considérable pour mériter d'être signalée dans le compte-rendu mensuel des faits et gestes de l'armée italienne dans cette partie du monde. Et ce, d'autant plus que la note de renseignement insiste sur le fait que « l'activité de l'aviation sanitaire en A.O.I. a été particulièrement intéressante. » (SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR AV 2548/38 EMA 2/SR du 30 juin 1938).

Daoua⁷². Encore faut-il nuancer le terme « civil » puisqu'il semble bien que les appareils mis en œuvre étaient des Caproni Ca 133 munis d'avio-compresseurs Garelli modifiés pour le transport de personnes et que tous les pilotes italiens desservant des lignes aériennes civiles dans les possessions d'Afrique avaient un grade de capitaine de réserve⁷³. Le commandement colonial italien pouvait donc, dans l'absolu, à tout moment récupérer ces avions et leurs équipages pour des missions de pacification coloniale.

Toutefois, le développement des lignes aériennes s'accroît, avec l'aide des militaires sur place et la bienveillance des forces aériennes qui mirent à disposition leurs installations militaires. Ainsi dès décembre 1937, deux nouvelles lignes aériennes furent créées en A.O.I. : Addis-Abeba – Gimma et Asmara – Gondar sur des itinéraires anciennement fréquentés par les avions militaires assurant le service aéropostal. De plus, en février 1938, l'*Ala Littoria* pouvait assurer un service aérien bi-hebdomadaire entre Asmara, Dessié et Addis-Abeba à l'aide des Ca 133 complaisamment cédés par la *Regia Aeronautica*⁷⁴.

On peut dire qu'à cette date, le réseau impérial en Afrique Orientale est quasiment constitué. La ligne de prestige que constitue la voie aérienne Rome – Asmara – Addis-Abeba qui passe par Benghazi et Koufra en Cyrénaïque avait alors remplacé la ligne Rome – Le Caire – Asmara – Addis-Abeba, encore en service en mai 1937⁷⁵. 2333 kilomètres de voies aériennes avaient été ouverts depuis la fin de l'exercice budgétaire 1936/37 de l'*Ala Littoria* en A.O.I. et le trafic passer à destination de l'Éthiopie et de toute l'A.O.I. avait lui aussi augmenté⁷⁶.

En définitive, les forces aériennes italiennes n'étaient pas pour rien dans ce succès commercial dans la mesure où elles avaient organisé l'ensemble des infrastructures utilisées par la compagnie aérienne mais aussi, lui avaient ouvert

72 SHD-Terre, Carte Av 1632/37/RV/SER n° 3039, arch. cit. (Voir en annexe la carte n° 3 sur les lignes aériennes postales civiles et militaires d'Abyssinie, fin 1937).

73 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° 28.295 EMA 2° Bureau-SR/P/a du 29 novembre 1937 & NdR n° AV 472/38 EMA2/SR du 14 février 1938.

74 SHD-Terre, NdR n° AV 472/38 du 14 février 1938 & NdR AV 888/38 de février 1938, arch. cit.

75 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR hebdomadaire n° 34/EMAA 2° Bureau, section D, 24 mai 1937.

76 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, Document 022-7 78 en date du 18 février 1938.

les lignes aériennes et fourni les avions nécessaires à l'exploitation de ces lignes.

Au terme de cette étude, force est de constater qu'en quatre ans d'opérations multiples, l'aviation coloniale italienne, issue des forces aériennes ayant participé à la Campagne d'Abyssinie, n'a pas réussi à éradiquer la guérilla éthiopienne malgré son emploi relativement massif en coopération avec les forces terrestres. Même l'usage d'armes non conventionnelles comme les gaz de combat n'est pas parvenu à bout de la rébellion abyssine. Et les nombreuses missions de servitude d'ordres civil et économique de la *Regia Aeronautica* ainsi que le développement des lignes aériennes en A.O.I. n'ont rien changé aux résultats militaires de la pacification, ni à l'attitude hostile des Éthiopiens vis-à-vis de la colonisation italienne. Aussi n'est-il pas impossible de considérer l'usage de l'aviation en Éthiopie durant les années 1936-40 comme une préfiguration, à une moindre échelle, des combats que durent mener les forces aériennes des puissances coloniales après le second conflit mondial pendant les guerres de décolonisation.

Il n'en demeure pas moins que, dans la seconde moitié des années 1930, le nombre et la qualité des avions envoyés par les Italiens en Afrique orientale sont sans commune mesure avec ceux des forces aériennes coloniales voisines. L'arrivée soudaine dans cette région de près de 300 avions de combat, dont certains relativement récents, a profondément bouleversé la donne géostratégique de la zone au profit de l'Italie. En effet, le passage aussi rapide en A.O.I. de 2 escadrilles en 1935 à près d'une quarantaine à la fin 1937 ne pouvait qu'inquiéter les autorités françaises de Djibouti et britanniques de l'Est-Africain et d'Aden où les forces aériennes se composaient alors respectivement d'une seule escadrille coloniale d'avions d'observation vieillissants pour la Côte Française des Somalis et de 2 escadrilles à Khartoum au Soudan, d'une escadrille d'hydravions à Aden et d'une escadrille récemment reformée à Nairobi au Kenya tandis que le Somaliland était dépourvu d'aviation⁷⁷. C'est pourquoi on peut considérer que l'une

77 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1928-40), d. 1, NdR n° AV 1083 TS/EMA 2°B/SR/SAE, septembre 1937.

Fin 1937, étaient basées à Khartoum au Soudan les escadrilles – *squadrons* en anglais et comportant de 10 à 18 avions selon les missions qui étaient dévolues à l'escadrille (chasse, reconnaissance, bombardement, transport) – n° 47 et 207, à Nairobi au Kenya, l'escadrille 233 et à Aden, l'escadrille d'hydravion n° 8. Pour faire bonne mesure, on pourrait y ajouter les 6 escadrilles présentes en Égypte qui pouvaient potentiellement se porter au secours du Soudan anglo-égyptien si celui-ci était attaqué. Toutefois, les unités de la *Royal Air Force* stationnée autour de l'A.O.I. restaient très réduites face à celles de la *Regia Aeronautica*

des conséquences indirectes de la conquête puis de la pacification progressive de l'Éthiopie fut la volonté affichée, mais jamais suivie d'effet jusqu'à l'été 1939, de renforcer les forces aériennes présentes depuis avril 1933 dans la Côte Française des Somalis⁷⁸. Une autre conséquence fut certainement le renforcement significatif de la *Royal Air Force* présente dans la zone à la fin des années 1930. En effet, la montée des tensions en Europe faisait apparaître de plus en plus l'Italie comme un ennemi potentiel. Aussi la coopération franco-britannique ne cessa de se renforcer en Afrique orientale, d'autant plus que l'imposante force aérienne de l'A.O.I. faisait peser une menace bien réelle sur les possessions françaises et britanniques⁷⁹. Cela se traduit par la constitution de plans d'invasion de part et d'autre des frontières de l'A.O.I. dès le début 1939 qui aboutirent à la conquête éphémère du Somaliland britannique par les troupes italiennes en août 1940⁸⁰.

BIBLIOGRAPHIE

- ALEMAYEHU, Girma & DELESSA, Tadesse, *Ethiopian History - From early axumite period to the downfall of Emperor Haile Selassie I*, Addis-Abeba, Aster Nega Publishing, 2005, 258 p.
- CAMPBELL, Ian, *The Addis Ababa Massacre : Italy's National Shame*, Oxford, Oxford U. P., 2017, 478 p.

déployée dans la Corne de l'Afrique ; même si les Anglais firent un effort important pour moderniser leur aviation coloniale dans cette partie du monde à la fin des années 1930 (Peter Lewis, *Squadron histories (RFC, RNAS, RAF) since 1912*, Putman & Cie, Londres, 1968, 224 p.).

- 78 J.-B. Manchon, *L'Aéronautique militaire française outre-mer*, *op. cit.*, p. 272, 477, 643, 712.
- 79 En septembre 1939 déjà, à fortiori au printemps 1940, les Caproni Ca 133 et Savoia S 81 qui pouvaient faire figure d'avions modernes en 1936 ne l'étaient plus ; d'autant plus que leur potentiel avait été largement entamé par les opérations de pacifications menées depuis la proclamation de l'Empire italien d'Éthiopie. Mais la supériorité numérique écrasante des Italiens, même en révisant les chiffres à la baisse, explique à elle seule les craintes franco-britanniques (Voir en annexe la carte n° 1 sur le stationnement des forces aériennes françaises et italiennes dans la Corne de l'Afrique entre 1935 et 1940).
- 80 Une partie de ces plans franco-britanniques dont certains remontent à juin 1939 et furent utilisés jusqu'à l'armistice franco-italien, entre le 10 et le 24 juin 1940, sont contenus dans le carton SHD-Terre, 7Nsup 904 (EMA A.O.I.). La campagne d'invasion italienne du Somaliland britannique dura du 3 au 19 août 1940 (Archibald Wavell, « Operations in the Somaliland Protectorate, 1939-1940 », *London Gazette. Supplement*, London, H.M. Stationery Office, 1946, 9 p.).

- CONRAD, Philippe, « L'aventure coloniale italienne et son échec », *Clio voyages culturels*, <https://www.clio.fr/bibliotheque/pdf/>.
- DEL BOCA, Angelo, *La guerra d'Abissinia 1935-41*, Milano, Feltrinelli, 1965, 284 p.
- DEL BOCA, Angelo, *Gli italiani in Africa orientale*, vol. III : *La caduta dell'impero 1936-1943*, Roma, Laterza, 1982, 618 p.
- DI MARTINO, Basilio, « Il contributo della Regia Aeronautica », *L'Esercito alla macchia. Controguerriglia italiana 1860-1943. L'esperienza italiana di controguerriglia dal Brigantaggio alla Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore della Difesa, 2015, p. 381-405.
- LABANCA, Nicola, *Una guerra per l'impero. Memorie della campagna d'Etiopia*, Milano, Il Mulino, 2005, 479 p.
- LABANCA, Nicola., *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Milano, Il Mulino, 2007, 527 p. (*Outre-mer, Histoire de l'expansion coloniale italienne*, Saint-Martin-d'Hères, ELLUG (UGA Éditions), 2014, 630 p.).
- LEWIS, Peter, *Squadron histories (RFC, RNAS, RAF) since 1912*, London, Putman & Cie, 1968, 224 p.
- LIOY, Vincenzo, *L'Opera dell'Aeronautica*, vol. II, *Eritrea – Somalia – Etiopia (1919-1937)*, Roma, Ministero Affari esteri, 1965, p. 139.
- LUGAN, Bernard, *Histoire de l'Afrique des origines à nos jours*, Paris, Ellipse, 2011, p. 720.
- MANCHON, Jean-Baptiste, *L'Aéronautique militaire française outre-mer, 1911-1939*, Paris, PUPS, coll. « Mondes Contemporains », 2013, 799 p.
- MANCHON, Jean-Baptiste, « L'aviation militaire, un instrument efficace de lutte antiguerrilla et de pacification dans le cadre colonial : le cas de la "Révolte druze" en Syrie (1925-1927) », *Tempora. Annales d'histoire et d'archéologie*, Beyrouth, Presses de l'Université Saint-Joseph, vol. 22-23, 2013-2014, p. 246-255.
- MIÈGE, Jean-Louis, *L'impérialisme colonial italien de 1870 à nos jours*, Paris, Sédès, coll. « Regards sur l'Histoire », 1968, 419 p.
- OMISSI, David E., *Air Power and Colonial Control, the Royal Air Force 1919-1939*, Manchester University Press, Manchester & New-York, 1990, 260 p.
- ROCHAT, Giorgio, *Les Guerres italiennes en Libye et en Éthiopie 1921-1939*, Vincennes, SHAA, 1994, p. 181.
- ROCHAT, Giorgio, *Le guerre italiane, 1935-1943 : dall'Impero d'Etiopia alla disfatta*, Torino, Einaudi, 2005, 460 p.
- WAVELL, Archibald, « Operations in the Somaliland Protectorate, 1939-1940 », *London Gazette. Supplement*, London, H.M. Stationery Office, 1946, 9 p.

ANNEXE 1

AVIATION COLONIALE EN AFRIQUE ORIENTALE ITALIENNE
ENTRE L'ÉTÉ 1936 ET L'ÉTÉ 1940

*Ordre de bataille de la Regia Aeronautica en A.O.I.
(décembre 1936 & septembre 1937)⁸¹*

Type d'appareil	Escadrilles (2 ^e semestre 1936)	T o t a l avions (1936)	Escadrilles (2 ^e semestre 1937)	T o t a l avions (1937)
Bombardiers	24 escadrilles (6 avions par unité)	144	23 escadrilles (6 avions par unité)	138
Savoia S 81	n° 3, 62, 63	18	n° 3, 62, 63	18
Caproni Ca 111	n° 1, 4, 8, 9, 10, 17, 18, 19, 65	54	n° 4, 8, 9, 10, 17, 18, 19, 65, 66 ⁸²	54
Caproni Ca 133	n° 2, 6, 7, 11, 13, 14, 15, 22, 52, 61, 64, 108	72	n° 2, 6, 7, 11, 13, 14, 15, 22, 52, 61, 64	66
Reconnaissance	10 escadrilles (9 avions par unité)	90	11 escadrilles (9 avions par unité)	99
Romeo Ro 1	n° 34, 38, 41, 104, 116, 118	54	n° 1, 34, 38, 41, 104, 116, 118 (Ro 1 & Ba 39) ⁸³	63
Romeo Ro 37	n° 103, 105, 109, 110	36	n° 103, 105, 108, 109	36
Chasse	3 escadrilles (9 avions par unité)	27	4 escadrilles (9 avions par unité)	36
Fiat Cr 20	n° 106, 107, 111	27	n° 106, 107, 110, 111	36

81 SHD-Terre, 7N 2951 (EMA/2 Italie – Aéronautique 1928-40), d. 1, Ndr émanant des services secrets britanniques, 31 décembre 1936 & Ndr n° AV 1083 TS/EMA 2°B/SR/SAE, septembre 1937.

82 L'escadrille n° 66 est spécialement affectée aux services postaux et aux autres missions de servitude coloniale.

83 L'escadrille n° 118 du 2^{ème} groupe est en cours de transformation sur Breda Ba 39.

Type d'appareil	Escadrilles (2 ^e semestre 1936)	T o t a l avions (1936)	Escadrilles (2 ^e semestre 1937)	T o t a l avions (1937)
Reconnaissance maritime	1 escadrille (9 avions par unité)	13	1 escadrille (9 avions par unité)	13
Cant Z 501	n° 141	9		9
Curtiss MF	<u>4 escadrons indé- pendants</u> (1 hydravion / esca- dron)	4	<u>4 escadrons indépen- dants</u> (1 hydravion / esca- dron)	4
TOTAL	38 escadrilles 4 escadrons indé- pendants d'hy- dravion	274	39 escadrilles 4 escadrons indé- pendants d'hydra- vion	286

Ordre de bataille de la Regia Aeronautica en A.O.I. (sept. 1939 & avr. 1940)

Type d'appareil	Escadrilles	Total avions	Variations 27 avril 1940 ⁸⁴
Bombardiers	22 Escadrilles et ½ (6 avions par unité)	126	23 Escadrilles
Savoia S 81	N° 62, 63	12	aucune
Savoia SM 79	Commandement	3	aucune
Caproni Ca 133	° N° 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 18, 19, 41, 52, 61, 64, 65, 66, 118	105	108 avions
	° Commandement Asmara & Mogadiscio	6	aucune
Reconnaissance	2 Escadrilles et ½ (9 avions par unité)	24	2 Esc. 18 avions
Romeo Ro 1	N° 34, 118	15	néant
Romeo Ro 37	N° 110	9	N° 34, 110,
Chasse	3 Escadrilles⁸⁵ (9 avions par unité)	27	aucune
Fiat Cr 32	N° 409, 410, 411	27	
Reconnaissance Maritime⁸⁶	2 Escadrilles (9 avions par unité)	13	aucune
Cant Z 501	N° 141, 242 (Esc. Indépendante d'hydroavions)	13	
TOTAL	30 Escadrilles	190	187 avions⁸⁷

84 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie–Aéronautique 1927-40), d. 3, Bordereau n° 2840 2D/S/EMAA, *Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} septembre 1939*, 1^{er} septembre 1939 & Bordereau n° 9616/2 (1^{er} mai 1940), Ndr n° 46 de FMF2, 26 avril 1940.

Voir carte n° 4 pour le stationnement des escadrilles au 1^{er} mai 1940.

85 L'Organisation de l'aéronautique italienne au 1^{er} 09 1939 ne mentionne aucune unité de chasse. Toutefois, 3 escadrilles de Fiat Cr 32 figurent dans l'ordre de bataille des forces aériennes de l'AOI de novembre 1939. Il est probable que ces avions aient été envoyés en AOI en septembre, à la suite du début des hostilités, pour reformer les 3 unités de chasse dissoutes en 1938 (SHD-Terre(SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie–Aéronautique 1927-40), d. 3, Bordereau n° 10286 D/S/EMAA-2, 8 nov. 1939).

86 L'aviation maritime n'apparaît plus dans les décomptes des attachés militaires de 1939-40. Il semble néanmoins peu probable que les 2 escadrilles maritimes de Cant Z 501, appareils relativement modernes pour l'époque, aient été supprimées ; raison pour laquelle, sa mention est maintenue dans le tableau (*Ibid.*).

87 Les chiffres donnés par l'attaché militaire français à Rome sont légèrement différents dans la mesure où il compte 27 avions de chasse, 132 appareils de bombardement et de reconnaissance et omet l'aviation maritime. Si l'on considère que les escadrilles possèdent l'intégralité de leur dotation, nous devrions avoir 147 avions de combat terrestres. Il manque donc 15 appareils. Toutefois, l'attaché militaire ignore manifestement l'existence des 3 SM 79 et des 6 Ca 133 affectés aux escadrilles de commandement, et considère probablement que les 6 Ca 133 de l'escadrille 66 dévolus aux tâches de servitude coloniale n'ont plus de valeur combattante immédiate.

Stationnement des escadrilles de la Regia Aeronautica en A.O.I. en 1939

Addis-Abeba	1 ^{er} groupe, 110 ^e & 34 ^e esc.
Assab	2 ^{ème} groupe, 118 ^e & 41 ^e esc.
Dire-Daoua	4 ^{ème} groupe, 14 ^e & 15 ^e esc.
Mogadiscio	25 ^{ème} groupe, 8 ^e & 9 ^e esc.
Gondar	26 ^{ème} groupe, 11 ^e & 13 ^e esc.
Dessié	27 ^{ème} groupe, 18 ^e & 52 ^e esc.
Goura	28 ^{ème} groupe, 10 ^e & 19 ^e esc.
Addis-Abeba	29 ^{ème} groupe, 62 ^e & 63 ^e esc.
Javello	31 ^{ème} groupe, 65 ^e & 66 ^e esc.
Addis-Abeba	44 ^{ème} groupe, 6 ^e & 7 ^e esc.
Gimma	49 ^{ème} groupe, 61 ^e & 64 ^e esc.
Asmara	409 ^e esc. de chasse
Dire-Daoua	410 ^e esc. de chasse
Addis-Abeba	411 ^e esc. de chasse

La fin de la conquête de l'Éthiopie ne s'est pas traduite par le retour en Métropole des escadrilles envoyées en A.O.I. Les tableaux de décembre 1936 comme ceux de septembre 1937 montrent, au contraire, que les avions déployés en Érythrée et en Somalie dans le cadre de la conquête de l'Abyssinie ont été redéployés en Éthiopie, en Érythrée et en Somalie italienne. De fait, durant les années qui suivirent la Campagne d'Éthiopie, la composition de l'aviation coloniale déployée en A.O.I. varia peu, exception faite de l'envoi de 3 Savoia Marchetti SM 79 déployés en Afrique orientale pour des raisons de prestige à partir de mars 1938 et du retrait progressif des avions d'observation et de chasse obsolètes et périmés.

ANNEXE 2

COMPOSITION DES ESCADRILLES DE LA REGIA AERONAUTICA EN AOI

1. Escadrille de bombardement gros porteur :

* Escadrille de 6 avions Savoia S 81 ou Caproni Ca 133 sous les ordres d'un capitaine
L'escadrille est divisée en 2 sections commandées chacune par un officier

EFFECTIF :

Pilotes : 1 capitaine commandant, 6 officiers pilotes chefs de bord (éventuellement 1 ou 2 sous-lieutenants de réserve achevant leur service légal) 7 sous-officiers pilotes

Mécaniciens de moteurs : 2 sous-officiers (Adjudant ou Sergent-major)
7 mécaniciens (Sergent ou « avieri » = soldats spécialisés)
7 aides mécaniciens (« avieri »)

Mécaniciens d'avions : 1 sous-officier (Adjudant ou Sergent-major)
3 mécaniciens (Sergent ou « avieri »)
4 aides mécaniciens (« avieri »)

Mécaniciens radio : 1 sous-officier radio
6 « avieri » radio

Mécanicien d'armement : 1 sous-officier armurier
6 « avieri » armuriers

Electricien : 1 sous-officier

Photographe : 1 sous-officier

Divers sans spécialité : 1 sous-officier d'encadrement
20 hommes de troupe

TOTAL :

* 7 officiers, 68 sous-officiers et hommes de troupe. 1 équipage prélevé dans ce personnel est affecté à chacun des 6 avions de l'escadrille et est constitué de la manière suivante :

Équipage d'un Savoia S81 ou Caproni Ca 133 :

1 officier chef de bord et 1^{er} pilote ; 1 sous-officier 2^e pilote, 1 mécanicien de moteurs,
1 mécanicien d'avion, 1 mécanicien radio, 5 hommes d'équipage

Note : Les escadrilles possèdent 7 équipages pour 6 avions : le 7^{ème} sert de volet de fonctionnement

2. Escadrille de chasse :

* Escadrille de 9 avions Fiat Cr 20 puis Cr 32 sous les ordres d'un capitaine aidé par 2 lieutenants ou sous-lieutenants

EFFECTIF :

Pilotes : 6 à 8 sous-officiers pilotes

Mécaniciens de moteurs : 1 sous-officier (Adjudant)

1 sous-officier (Sergent)

4 mécaniciens (« avieri »)

Mécaniciens d'avions : 1 sous-officier (Adjudant)

1 sous-officier (Sergent)

4 mécaniciens (« avieri »)

Mécaniciens d'armement : 1 sous-officier armurier (Sergent)

4 « avieri » armuriers

Electricien : 1 sous-officier

Photographe : 1 sous-officier

Divers sans spécialité : 18 hommes de troupe

TOTAL :

3 officiers

54 sous-officiers et hommes de troupe

Equipage d'un Fiat Cr 20 ou Cr 32

1 sous-officier pilote

1 homme d'équipage

ANNEXE 3

CARACTÉRISTIQUES DES AVIONS DE LA *REGIA AERONAUTICA* EN A.O.I. ENTRE 1936 ET 1940 SELON LES SERVICES DE RENSEIGNEMENT FRANÇAIS⁸⁸*1. Les appareils de bombardement*

Au printemps 1940, les bombardiers Savoia S 81, Caproni Ca 111 et Ca 133 sont considérés comme des appareils anciens. Au contraire, le Savoia Marchetti SM 79 fait figure d'avion moderne.

Le Savoia S 81 est en voie de remplacement : c'est un monoplan à ailes surbaissées en bois trimoteur (3 Alfa Romeo de 680 cv). Il est très maniable mais peu stable et possède une visibilité médiocre du fait de ses moteurs et de ses ailes. Son autonomie est de 2000 km avec 1000 kg de bombes et il possède une vitesse de 350 km/h maximum. 6 mitrailleuses assurent sa défense. Cet appareil fut mis en service en 1935.

Le Caproni Ca 111 est un bombardier léger et aussi un appareil de reconnaissance monomoteur de construction mixte (ailes en bois avec armature métallique et fuselage en métal) à aile surélevée pour faciliter la vision vers le bas. Il possède un moteur en ligne Fiat ou Isotta Fraschini de 830 cv. Il est armé d'un canon automatique de 20 mm et de 2 mitrailleuses ou de 4 mitrailleuses. Son autonomie avec 600 kg de bombes est de 1300 km. Sa vitesse reste moyenne (290 km/h maximum) mais sa construction mixte et sa robustesse en ont fait un bon avion colonial, au début de l'occupation de l'Éthiopie.

Le Caproni Ca 133 est le principal trimoteur en service dans les unités de bombardement de l'A.O.I. Cet appareil donne entière satisfaction aux colonies où il est utilisé, non seulement comme avion de bombardement, mais aussi comme avion de transport de troupe et avion commercial. C'est un monoplan à ailes surélevées de construction mixte (ailes en bois avec armature métalliques et fuselage métallique). Il possède des performances moyennes (250 à 280 km/h maximum) mais son autonomie de 1850 km, sa robustesse et ses capacités de transport en font un bon avion colonial.

Le Savoia Marchetti SM 79 est un trimoteur à ailes basses mû par des moteur Alfa Romeo de 750 cv. Cet appareil a d'abord été conçu comme un avion commercial. Ses excellentes performances (420 km/h) ont été mises à profit pour en faire un bon avion militaire. On lui reproche, cependant, comme au S 81 son manque de stabilité et sa visibilité vers l'extérieur malgré la surélévation du poste de pilotage. Cet appareil, mis en service en 1936, possède une autonomie de 2000 km avec 1000 kg de bombes et un armement défensif de 4 mitrailleuses.

88 SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie-Aéronautique 1927-40), d. 1, Notice sur l'armée de l'Air italienne, n° 299, bordereau n° 10507 2D/S/EMAA du 18 janvier 1940.

Les notices sur le Caproni Ca 111, le Fiat Cr 20 et le Romeo Ro 1 ne figuraient pas dans le document susmentionné et ont été réalisées par l'auteur.

2. Les appareils de chasse

Le Fiat Cr 20 mis en service en 1930 dans les escadrilles de chasse italiennes, fut en service de 1935 à 1938 en A.O.I. où il fut employé comme appareil d'attaque au sol et anti-guérilla. Il s'agit d'un biplan de construction mixte équipé d'un moteur Fiat A.20 de 410 cv lui permettant d'atteindre la vitesse maximum de 260 km/h. Il est armé de 2 mitrailleuses de 7,7 mm et possède une autonomie d'environ 700 km.

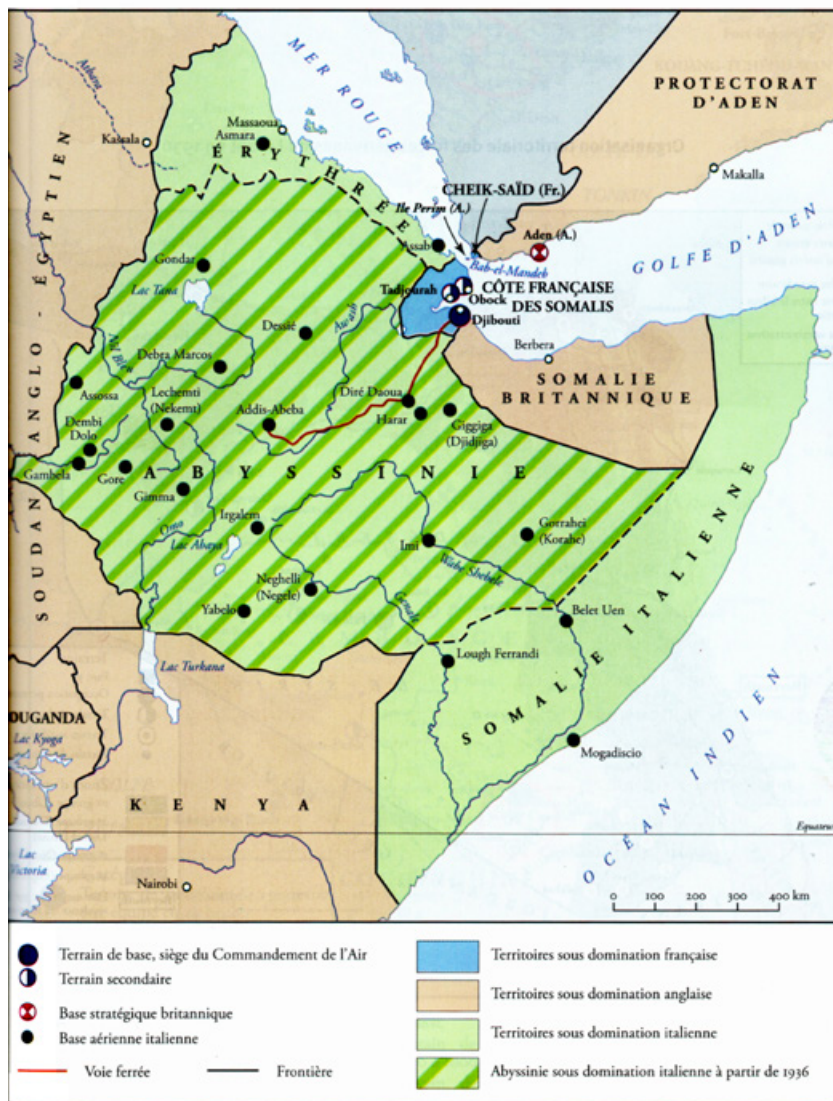
Le Fiat Cr 32 équipe depuis 1935 les escadrilles de chasse italiennes. C'est un biplan monomoteur (Fiat A 30 de 550 cv) qui réalise une vitesse maximum de 390 km/h en vol horizontal mais peut atteindre une grande vitesse en piqué. Il possède une autonomie de 750 km et un armement de 2 mitrailleuses 12,7 mm. C'est un avion très maniable mais instable et délicat à piloter. Il doit être remplacé par du matériel plus moderne.

3. Les appareils de reconnaissance

Le Romeo Ro 1 est un avion de reconnaissance d'ancienne génération car sa conception remonte à 1924. Il s'agit d'un biplan monomoteur (Alfa Romeo Jupiter IV de 420 cv) biplace, armé de 2 mitrailleuses (une à l'avant, une à l'arrière sur tourelle). Il peut atteindre une vitesse maximale de 227 km/h et reste en service en A.O.I. jusqu'à l'automne 1939.

Le Romeo Ro 37 est un appareil ancien qui équipe toutes les unités de reconnaissance en A.O.I. où il semble donner pleinement satisfaction. C'est un biplan monomoteur (Fiat A 30 de 600 cv ou Piaggio PXR de 670 cv) biplace, pouvant transporter jusqu'à 300 kg de bombe. Il possède une vitesse maximale de l'ordre de 325 km/h et une autonomie de 1700 km. Il est armé d'une mitrailleuse fixe à l'avant et de deux mitrailleuses jumelées en tourelle à l'arrière.

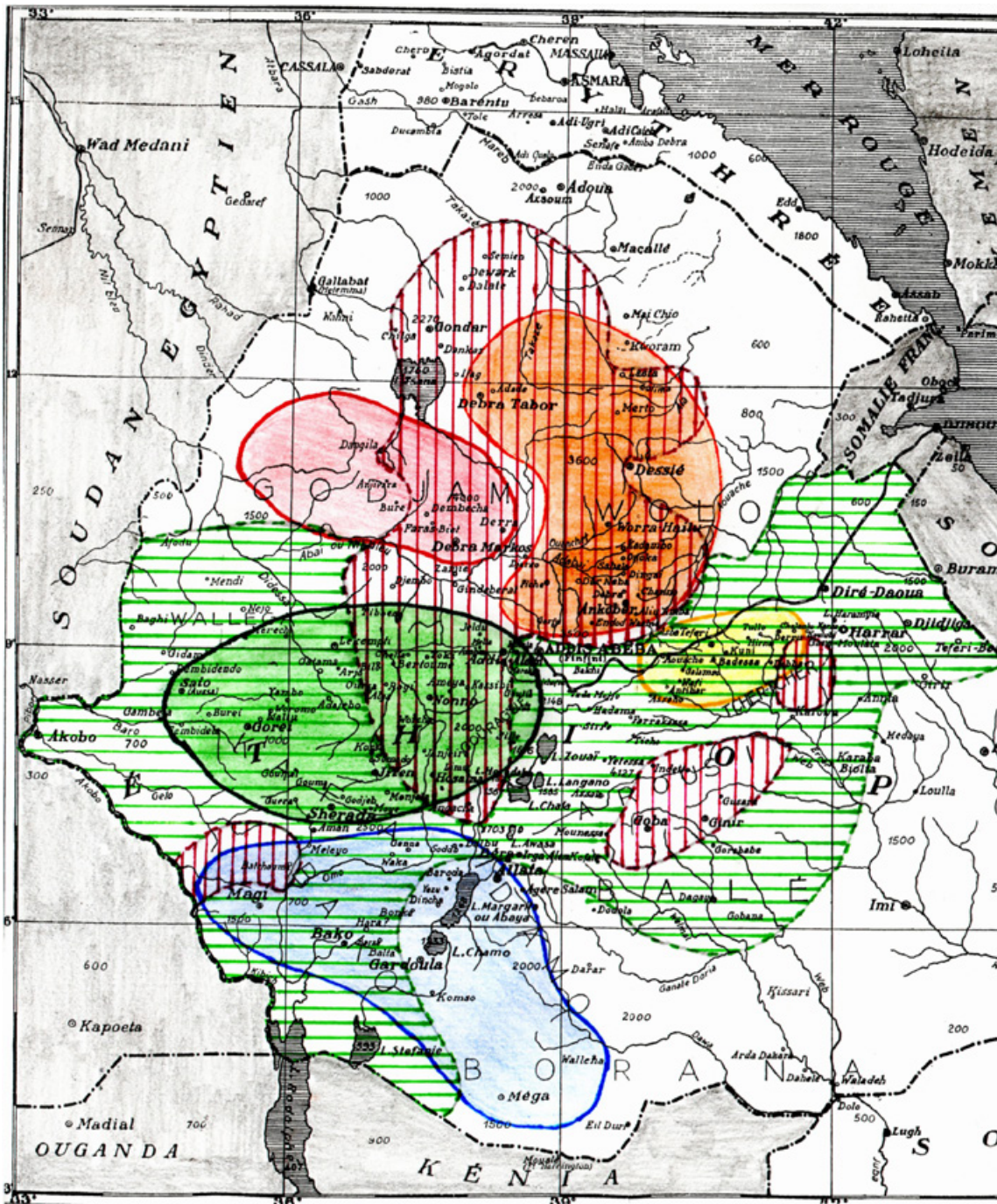
Carte des principales installations aériennes de la Côte française des Somalis et l'évolution de la proposition stratégique de ce territoire entre 1935 et 1939

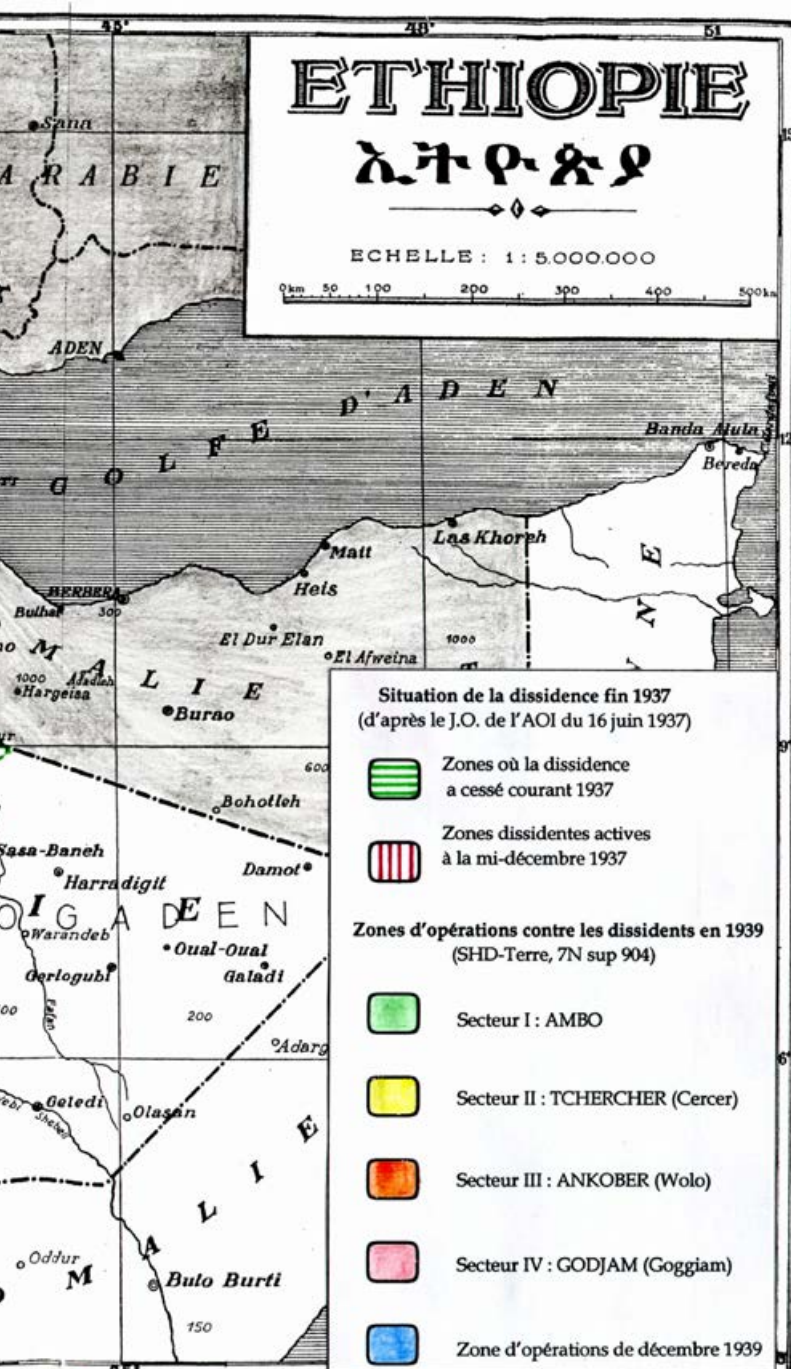


CARTE n° 1

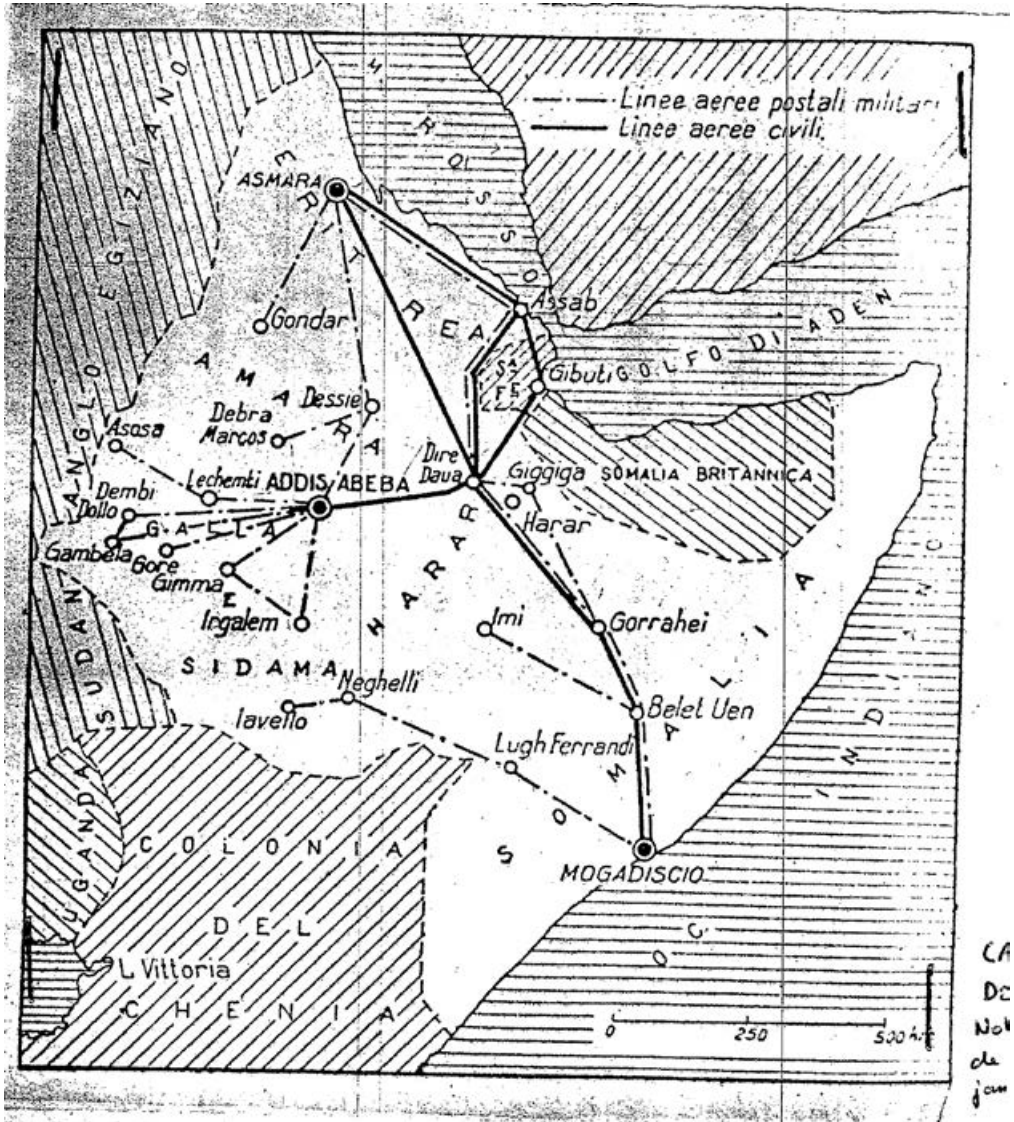
Les principales installations aériennes françaises et italiennes dans la Corne de l'Afrique ainsi que l'évolution de la position stratégique de ces territoires de 1935 à 1939.

Source : MANCHON, Jean-Baptiste, *L'Aéronautique militaire française outre-mer, 1911-1939*, Paris, PUPS, coll. « Mondes Contemporains », 2013, p. 721.





CARTE n° 2
 Les opérations de pacification de la Regia Aeronautica contre les dissidents (1937-1939)



CARTE n° 3

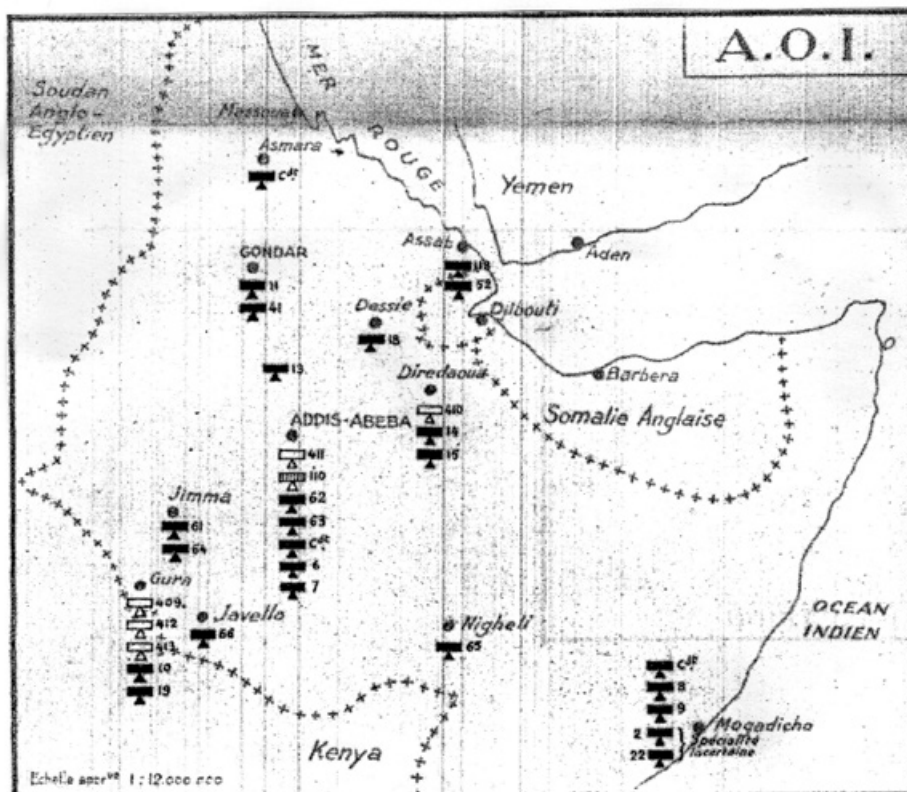
Carte des lignes aériennes postales civiles et militaires d'Abyssinie (fin 1937)

Source : Rapport AV 1632/37 du 1^{er} décembre 1937, Marseille – SHD-Terre, 7N2050

(EMA/2 Italie-Aéronautique 1927-40), d. 3

Ordre de bataille de la Regia Aeronautica en Afrique Orientale Italienne

(1^{er} mai 1940)



CARTE n° 4
Ordre de bataille de la Regia Aeronautica en Afrique Orientale Italienne (1^{er} mai 1940)

Source : Ordre de bataille de l'Aéronautique italienne le 30 mai 1940, EMAA/2^e bureau – SHD-Terre, 7N2950 (EMA/2 Italie-Aéronautique 1927-40), d. 2.

LEGENDE	
	Escadrille chasse terrestre
	" " " " maritime
	reconnaissance terrestre
	" " " " maritime
	d'assaut
	bombardement terrestre
	" " " " maritime
	coloniale
	Section aviation coloniale
	Section hydravation côtière

Source : SHD-Terre, 7N 2950 (EMA/2 Italie - Aéronautique 1927-40) d. 2, Ordre de bataille de l'Aéronautique italienne le 30 mai 1940 EMAA/2^e bureau.

Les Commandants de la R. Aeronautica en A. O. I. (1936-1941)



a



b



c

a) Aurelio Liotta (1886-1948) (Ct 4 décembre 1936 – mai 1937)

b) Gennaro Tedeschini Lalli (1889-1948) (Ct mai 1937- 30 novembre 1939)

c) Pietro Pinna Parpaglia (1891-1966) (Ct 1^{er} décembre 1939 – 30 avril 1941)

Le Petit Journal

Le Petit Journal
CHAQUE JOUR 5 CENTIMES
Le Supplément illustré
CHAQUE SEMAINE 5 CENTIMES

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

ABONNEMENTS

	SEINE	UN AN
SEINE ET SEINE-ET-OISE	2 fr.	3 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr.	4 fr.
ÉTRANGER	2 50	5 fr.

Septième année

DIMANCHE 9 FÉVRIER 1896

Numéro 273



LE PAIN COMPLET

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- *Il ruolo dell'istruzione nautica nell'Italia meridionale dal Settecento a oggi*, DI M. SIRAGO e M. RASTRELLI
- *Primo Leggero Napoletano. A Regimental History (1806-1815)*, BY ADAM WALCZAK
 - *Destrutturazione e ricostruzione: Le riforme dell'amministrazione marittima del Regno di Sardegna dopo il Congresso di Vienna (1815-1819)*, DI MAURO DIFRANCESCO
 - *Verità dimezzate. Le contrastanti versioni dei generali costituzionali sulla sconfitta di Rieti (7 marzo) e Antrodoco (9-10 marzo 1821)*, DI LINO MARTINI
- *Before Small Wars. Early Thoughts on the Strategy of Colonial Warfare*, DI MARCO MOSTARDA
- *L'assicurazione statale dei rischi di navigazione durante la Grande guerra attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni*,

DI PIETRO VARGIU

- *The repatriation of Greek prisoners of war from the Turkish military camps of Asia Minor (April 1923 – April 1924)*, BY N. TOMPROS and N. KANELLOPOULOS
- *La dimensione asimmetrica delle aviotruppe in Italia dagli anni Trenta alla Seconda Guerra Mondiale*, DI BASILIO DI MARTINO
- *Emploi et organisation de la Regia Aeronautica en Afrique Orientale Italienne (1936-1940) vues par les attachés militaires français à Rome*, par JEAN-BAPTISTE MANCHON
- *La resa di Pantelleria (1943) fra guerra aerea e polemiche postbelliche*, DI FRANCESCO PELLEGRINI
- *La 'Nembo' a Filottrano*, DI CARMELO BURGIO
- *Dal Nembo al Folgore. I paracadutisti della RSI come risultano dagli archivi militari italiani e tedeschi*, DI FEDERICO SESIA

- *Defending the Vatican: The Palatine Guard and the German Occupation of Rome in World War II*,

BY DAVID ALVAREZ

- *L'affaire Georges Pâques (1963-64). Un haut-fonctionnaire français au service des Soviétiques pendant toute la Guerre froide*,

PAR BERNARD HAUTECLOQUE

- *L'idrovolante quadrigetto posamine Martin P6M Seamaster e la Seaplane Striking Force (SSF)*, DI ALDO ANTONICELLI

- *The Mountains as a Friend and a Foe The Indian Army in Kargil War*,

BY DIPTANGSHU DUTTA GUPTA

Strategic Studies

- *Strategic Studies and the Military.*

Insights from a Quarter Century of Teaching,

BY CONSTANTINOS KOLIOPOULOS

- *An issue pertaining to media information and privacy in the Russo-Ukrainian war*, BY JAIME A. TEIXEIRA DA SILVA

Cartography

- *Bernardino Olivieri (1770 – 1832) Un cartografo, incisore ed editore romano*, DI SIMONETTA CONTI

Insights

- *On Contested Shores. Historical Lessons on Contemporary Amphibious Warfare*, BY RICCARDO CAPPELLI

- *Air Warfare in Landing Operations*

BY BASILIO DI MARTINO

Notes

- *Un caduto dell'Armir. Le lettere dell'artigliere Roberti Luigi, classe 1921, da Piacenza a Glazov (1942-1945)*, DI ELEONORA FRASCA

- *Le radio fantasma dall'Urss*,

DI AGOSTINO PENDOLA

Persons Who Commit Military Property Theft. A Legal and Social Survey in Wartime Ukraine,

BY GANNA SOBKO, HANNA

REZNICHENKO, RUSLAN MUKOIDA,

ANDRII SVINTSYTSKYI,

ANDRII PADALKA

Recensioni / Reviews

- Peter H. Wilson, *Iron and Blood. A Military History of the German-Speaking Peoples since 1500* (DI G. FINIZIO)
- Robin Prior, *Conquest We Must. A Military History of Great Britain* (DI G. FINIZIO)
- Filippo Cappellano, *Storia dello Stato Maggiore dell'Esercito, I, dalle origini al 1914* (DI E. DI MURO)
- Armando Tallarigo, *I Capi e la loro preparazione morale, ed. Ferdinando Scala* (DI A. TRANSFARINO)
- Paola Bianchi (cur.), *Il 'militare' nelle Italie di Napoleone. Società, cultura, istruzione*, (DI V. ILARI)
- Federico Moro, *Risorgimento Veneto 1848-1849* (DI COMESTOR)
- Pasquale Libutti, *Elenco dei garibaldini lucani* (DI A. CECERE)
- Maddalena Carli et al., *Storia del Brigantaggio in 50 oggetti* (DI A. CECERE)
- Yael A. Sternhell, *War on Record. The Archive and the Afterlife of the Civil War* (DI G. FINIZIO)
- Bernard Hautecloque, *L'irréductibilisme italien dans l'Empire austro-hongrois (1866-1915)* (DI P. POZZATO)
- Gerhard Artl, *Ortigara 1917. La battaglia di giugno sull'Altopiano dei Sette Comuni* (DI E. PINO)
- Basilio Di Martino, *L'Ombra del Bombardiere 1919-1939* (DI D. BORSANI)
- Basilio Di Martino e Paolo Pozzato, *La battaglia di Chalkin Gol 1939* (BY M. SAMUELS)
- Richard Overy, *Sangue e rovine. La grande guerra imperiale 1913-1945* (DI G. FINIZIO)
- Brendan Simms & Charlie Laderman, *Hitler's American Gamble* (BY A. SEARLE)
- Eugenio Di Rienzo, *L'ora delle decisioni irrevocabili. Come l'Italia entrò nella Seconda guerra mondiale* (DI G. CECINI)
- Pier Paolo Battistelli, *La resa dimenticata. Il II SS-Panzer Korps e l'8 settembre nel Nord Italia* (DI F. SESIA)
- Lorenzo Cadeddu, *Storia militare dell'8 settembre 1943* (DI P. POZZATO)
- Emanuele Di Muro, *Randolfo Pacciardi il sogno di una nuova repubblica italiana* (DI A. GIONFRIDA)
- Junio Valerio Tirone, *Giovanni Messe. Un Maresciallo d'Italia nel parlamento della Repubblica* (DI E. DI MURO)
- Phil Haun, *Tactical Air Power and the Vietnam War. Explaining Effectiveness in Modern Air Warfare* (DI R. CAPPELLI)
- Arianne Gersi e Roberto Milani, *Analisi del jihad, dalla tradizione orale al cyberwarfare* (DI A. TRANSFARINO)
- Carlo Cadorna, *Equitazione naturale moderna. Nel segno di Caprilli* (DI T. VIALARDI DI SANDIGLIANO)
- Michele Angelini, Franco Luini, *La battaglia di Big Bethel* (DI COMESTOR)
- Jack J. Leide, *Professional Courage. My Journey in Military Intelligence Through Peace, Crisis, and War* (DI G. PILI)
- Mario Corti, *L'Ucraina e la vetrina delle distorsioni. Diario di guerra in poltrona 2022-2023* (DI V. ILARI)