

CORRADO RICCI

VERSION TRADUITE, ANNOTÉE ET COMMENTÉE
PAR ALEXIS ROUSSELOT

L'ESCADRON ROMANTIQUE



SOUVENIRS D'UN PILOTE DE CHASSE
ITALIEN DURANT LA CAMPAGNE
D'AFRIQUE ORIENTALE (1940 - 1941)

L'ESCADRON ROMANTIQUE



280



281

“Les voici : six appareils semblent se diriger vers nos aérodromes secrets ! Et la mitrailleuse s'enraye, encore ! Je recharge, mais les trois avions s'éloignent en laissant une mince traînée de fumée blanche, comme la patrouille précédente. Je reprends mon tir : soudain, un des appareils semble perdre de l'altitude, une illusion ? Non, il ralentit vraiment. Je vois sa tourelle pivoter dans ma direction et son mitrailleur ouvre le feu. Je fais de même, tandis que le pilote anglais continue de tout faire pour m'empêcher de rester derrière lui. Je tire de courtes rafales... je dois réduire le moteur pour ne pas le percuter... vite couper le moteur... un coup violent dans le palonnier pour éviter une collision. Nous sommes à dix mètres du sol, le Britannique sort les volets pour atterrir au sol dans un nuage de poussière !”

Couverture : Laure Rousselet

L'ESCADRON ROMANTIQUE

CORRADO RICCI

VERSION TRADUITE, ANNOTÉE ET COMMENTÉE
PAR ALEXIS ROUSSELOT

L'ESCADRON ROMANTIQUE



SOUVENIRS D'UN PILOTE DE CHASSE
ITALIEN DURANT LA CAMPAGNE
D'AFRIQUE ORIENTALE (1940 - 1941)

Prix : 26 €
ISBN : 978-2-491312-02-2



Présentation générale de la Campagne d'Afrique Orientale

conditions de vie et d'opération dans cette zone de conflit, ainsi qu'aux différentes maladies tropicales (ce qui n'est pas le cas des éléments envoyés depuis l'Angleterre ou même des troupes coloniales indiennes). Un avantage qui avait d'ailleurs joué lors de la Première Guerre, lors de campagnes menées contre les possessions allemandes d'Afrique du Sud-ouest (Namibie) et de l'Est (Tanzanie) où les troupes sud-africaines avaient fait preuve d'une grande efficacité.

S'ajoutent également plusieurs objectifs politiques propres à Jan Smuts. Celui-ci est profondément obsédé, depuis ses débuts politiques, par deux grandes idées. L'une interne à l'Afrique du Sud, concerne une recherche d'union entre les deux composantes de la population blanche : en l'occurrence les Anglo-saxons et les Afrikaners. Il considère ainsi cette aventure militaire comme un moyen de forger un esprit commun à travers les épreuves.

La seconde dominante majeure de sa vision politique repose sur l'ordre international. Il est l'un des acteurs essentiels de la constitution de la SDN au sortir de la guerre, même si une partie de ses idées est écartée par le Royaume-Uni et la France. On citera notamment celle de la création d'un organe permanent, relativement proche de l'actuel Conseil de Sécurité des Nations Unies, et disposant de la capacité d'une action militaire contre un État non

respectueux de la légalité internationale. En ce sens l'intervention en Afrique orientale italienne lui apparaît comme un moyen de rétablir à posteriori une situation de droit violée par les Italiens.

S'y ajoute une autre vision, celle de l'établissement d'une grande Afrique du Sud regroupant l'Union of South Africa et l'ensemble des colonies britanniques sous le fleuve Zambèze, plus le sud du Mozambique portugais. Cette grande Afrique du Sud serait alors en mesure d'apporter le progrès sur l'ensemble du continent africain, lequel serait libéré par négociation des Empires coloniaux européens. Là encore, l'expulsion des Italiens et le rétablissement sur le trône de l'Empereur Hailé Sélassié sont en conformité.

En face, la situation est plus complexe pour les Italiens. La stratégie AOI est assez simple : elle consiste à assurer la survie de l'Empire en attendant la suite des événements. L'objectif est, dans un premier temps, de prendre l'initiative en direction de la Somalie britannique afin de frapper un grand coup dans l'optique de décourager toute velléité des Britanniques. Suivra l'attente de l'évolution du conflit (capitulation du Royaume-Uni, conquête de l'Égypte pour donner suite à l'offensive en Afrique du Nord...).

En parallèle, une série d'attaques limitées doit avoir lieu le long des frontières. Dans une zone peu développée (voire désertique,

Cependant, avant de quitter définitivement cette hauteur, les soldats sont contraints de saboter les deux canons déployés sur place. Situation aggravée par le fait que les deux autres, sur Knobbly Hill, ne disposent plus que de... sept obus. Si les attaques contre les différentes positions rhodésiennes échouent encore, la situation commence à se détériorer très sérieusement le 14 août pour les Britanniques. Les Italiens continuent en effet de s'infiltrer dans le dispositif, menaçant d'encercler Tug Argan. Dans le même temps, sur la côte, la colonne du General Sisto Bertoldi réussit à capturer le port de Zeila, malgré les bombardements de la Royal Navy, et à menacer Berbera depuis l'ouest.

Face à cette situation, le Major General Alfred R. Godwin-Austen envoie un télégramme au General Henry M. Wilson l'informant qu'en cas de chute de la position, la seule alternative serait une évacuation permettant de sauver environ 70 % des effectifs, Berbera étant indéfendable. Il précise également que lui et ses troupes sont prêts à combattre jusqu'au bout si nécessaire.

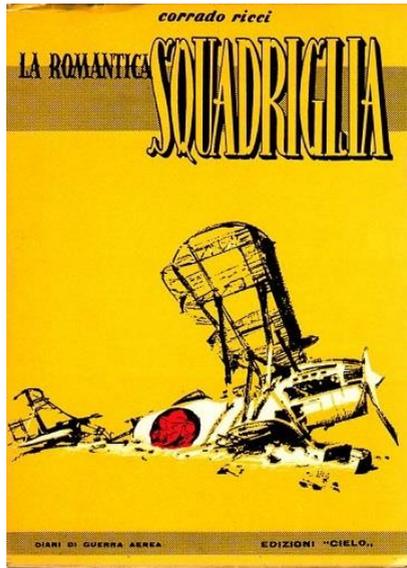
À la suite du télégramme de la veille, le General Henry M. Wilson prend la décision d'autoriser l'évacuation de la Somalie britannique depuis Berbera. Le plan initial prévoit de tenir le plus longtemps possible à Tug Argan, avant de procéder en premier lieu

En face, le Generale Carlo De Simone considère que les plaines du Sud somalien et Sud éthiopien sont indéfendables, tandis que cette zone désertique sera en mesure de ralentir tout mouvements adverses. Le secteur est ainsi laissé à la charge des troupes indigènes afin de harceler l'avance britannique. Ainsi la 102^a Divisione coloniale somala (Generale General Adriano Santini) se replie le long du fleuve Jubba (reliant Kismayoo à Bardera) avec environ 14 000 hommes, tandis que la 101^a Divisione coloniale somala (General Italo Carnevali), environ 6 000 hommes) est chargée de bloquer l'accès aux massifs montagneux du Sud-est éthiopien. À l'ouest de cette ligne, seules les villes d'Afmadow et Kismayoo sont tenues par les troupes italiennes.

À la surprise du General Alan G. Cunningham l'attaque se mène au pas de charge puisque le port tombe dès le 15 février, tandis que Mogadiscio est capturée à la fin du mois. La route vers l'Éthiopie s'ouvre dès le début mars, tandis que l'ensemble du territoire somalien est progressivement occupé.

Désormais, le tempo de l'offensive s'accélère : en une douzaine de jours, les troupes britanniques sont en mesure d'éliminer les différentes défenses italiennes en direction d'Addis-Abeba, tandis que les Sud-Africains capturent les villes de Dire Dawa et Harar. Dès lors, une véritable course contre la montre s'engage entre

Traduction annotée



Chapitre 2 : Premiers Bombardements

10 juin 1940 : ça commence !

Ce matin, on me convoque au rapport chez le Colonnello et je reçois les ordres que nous attendions tous depuis quelques jours. Je m'empresse de les exécuter, bien que notre pénurie en matériel me rende pessimiste. Dans l'après-midi, je rencontre tout le personnel pour le haranguer. Ce n'est en réalité qu'une formalité, car nous connaissons tous la réalité et nos possibilités en termes d'armement. Je ne sais pas d'où me vient l'idée, mais je termine ainsi :

... nous devons avoir une foi totale en la victoire pour laquelle nous devons donner tout notre travail : si cette victoire n'arrive pas, seul Dieu sait si l'un de nous reverra l'Italie.

Nos moyens militaires déployés dans l'Empire sont faibles : nous possédons environ une centaine de Caproni, une cinquantaine de Savoia-Marchetti SM.81 et une trentaine de Fiat CR.32 et de IMAM

Germain avec les pleins pouvoirs¹, l'affaire est réglée et nous pouvons déployer sur place notre réseau de guet aérien. Désormais les alertes sont plus précoces, ce qui nous permet au moins de

¹ À la suite de l'armistice, la situation à Djibouti s'avère des plus confuses : le Général Paul Legentilhomme proclame, par l'Ordre général n°4, sa volonté de continuer le combat aux côtés des Anglais et défend le territoire contre toute attaque italienne. En réalité, une véritable lutte d'influence franco-française éclate dans la colonie entre ceux souhaitant continuer la lutte, la position plus nuancée du Gouverneur Hubert Deschamps (qui déclare sa volonté de suivre la décision du Gouvernement métropolitain si ce dernier s'avère légitime) et d'autres responsables notamment de la Marine qui prêtent immédiatement allégeance au Maréchal Pétain. Le Général Paul Legentilhomme semble progressivement s'imposer jusqu'au 10 juillet 1940, lorsqu'un télégramme du Général Maxime Weygand est renvoyé pour rappeler les clauses de l'armistice imposés au territoire de Djibouti, tandis que l'affaire de Mers el-Kébir, et les menaces italiennes par l'intermédiaire de la Commission italienne d'armistice provoquent un basculement du pouvoir local. La situation bascule, à partir du 14 juillet 1940, avec l'arrivée du général Maxime Germain (chargé de prendre en main la situation en faveur du Gouvernement français) à la frontière de Djibouti, en provenance du territoire italien, après une première tentative le 10 juillet qui est proche de tourner au drame. En effet, lorsque les autorités britanniques annoncent au général Paul Legentilhomme l'atterrissage d'un avion italien, transportant un général français, à Asmara, ce dernier fait savoir que : « Les ordres n'ont pas changé. Tout avion italien doit être intercepté et abattu par vos chasseurs ». Finalement, une première rencontre entre les deux hommes à lieu, le 15 juillet, dans l'arrière-pays durant laquelle, le général Maxime Germain se voit refuser l'entrer dans Djibouti. Néanmoins, un Conseil d'Administration extraordinaire se réunit dans l'après-midi du 19 juillet, lequel vote la fidélité au gouvernement de Vichy. Dans le même temps, les autorités militaires commencent à se fissurer en commençant par le commandant de la Marine puis rapidement celui de l'Armée de l'Air, tandis que le général Paul Legentilhomme est progressivement mis en minorité. Le 23 juillet, un nouvel ultimatum est lancé par Vichy avec trois points essentiels : conférer au général Maxime Germain les pleins pouvoirs civils et militaires, éloigner le général Paul Legentilhomme et le Gouverneur Hubert Deschamps de la colonie, installer le général George Aymé comme nouveau commandant des troupes. Dans les derniers mois de juillet, le général Paul Legentilhomme tente un dernier coup de bluff en menaçant d'une révolte imminente des troupes n'obéissant plus à leurs officiers et, en particulier, des sous-officiers corses et des Sénégalais. Finalement, Paul Legentilhomme, nerveusement épuisé et désormais totalement isolé, décide d'abandonner la partie en s'enfuyant dans la nuit du 1er au 2 août 1940 en direction de la Somalie britannique en compagnie de deux officiers.

bonne dizaine d'entre eux qui sont rentrés avec des dégâts plus ou moins importants.

J'ai inauguré la série le 1^{er} août.

À huit heures du matin, deux Bristol Blenheim² sont arrivés, par surprise, au-dessus de nos aérodromes secrets³. Ils les ont survolés à basse altitude tout en tirant à la mitrailleuse, mais sans lâcher de bombes : c'était, en quelque sorte, une façon de nous prévenir leurs arrivés.

À trois heures de l'après-midi, une formation de six appareils arrive, une fois de plus sans avoir été signalés, pour bombarder l'un de nos deux aérodromes secrets. Depuis notre poste, alors que nous faisons décoller les chasseurs d'alerte, nous apercevons un nuage noir s'élever depuis la brousse, pile à l'endroit où se reposent nos camarades qui n'ont pas eu le temps d'être avertis de cette attaque. Une sensation atroce, comme un coup de poing dans le ventre, nous assaille tandis que nous contemplons cette scène avec angoisse.

² Il s'agit, en l'espèce, de deux Bristol Blenheim Mk IVF (L9216 et L9237) du No.203 (RAF) Squadron. Le rapport des équipages fait état de la présence d'environ vingt avions italiens, camouflés sous les arbres, sur le terrain. Un bombardier est revendiqué endommagé durant la passe de mitraillage.

³ Ils sont situés à Scenele, dans les environs de Dire Dawa.

Tout un bataillon d'Écossais, barricadé sur une colline, a été totalement submergé et un seul homme, blessé au poumon, a survécu. Il y a une étrange rumeur à propos de ces Écossais : il semblerait qu'à un moment donné ils aient levé un drapeau blanc comme pour se rendre. Cependant, lorsque nos troupes se sont approchées, ils ont réouvert le feu en les décimant : d'où une réaction violente et un combat sanglant. Les Britanniques s'étaient installés très solidement et pensaient pouvoir tenir longtemps. Lorsque la chute des différents points fortifiés a eu lieu, seule leur infanterie de marine a été une mesure de ralentir un peu l'élan de nos troupes. Le lendemain, cependant, nos Askaris sont montés à l'attaque en portant sur la tête des bérets de la marine anglaise.

Nous avons trouvé des journaux d'officiers britanniques. Tous s'accordent pour rendre hommage à la valeur des troupes italiennes, qui ont combattu avec un armement inférieur.)⁴.

⁴ Ce passage fait probablement écho à l'un des nombreux affrontements ponctuant la bataille de Tug Argan, au sujet de laquelle il peut être intéressant de fournir un rapide point de vue côté britannique. Celle-ci commence, plus ou moins, le 11 août 1940. Selon un officier du 1st Battalion Northern Rhodesian Regiment : « la route de Hargeisa à Berbera traverse un défilé. C'est le seul chemin, par lequel, ils [les Italiens] peuvent passer. Nous, Rhodésiens, avec quatre canons de la East African Light Artillery, sommes chargés de tenir quatre hauteurs en bloquant l'accès. Ma compagnie est sur Knobbly Hill. Soudain, ils arrivent, face à nous, en ordre dispersé... environ 2 000 hommes. Nos tirs les repoussent rapidement en désordre. Nous voyons un officier, portant une veste noire, hauts-de-chausse blancs avec bottes à revers noires sur un destrier blanc, tenter de les regrouper. Mais, il est rapidement éliminé par un éclat d'obus (...). » En effet, le General Carlo De Simone lance, à l'aube, l'assaut contre la position de Tug Argan afin de briser toute résistance et ouvre la route en direction de Berbera. Néanmoins, les troupes

britanniques, désormais sous le commandement du Major General Alfred R. Godwin-Austen, disposent d'une situation avantageuse puisque la seule et unique route traverse un défilé flanqué par plusieurs hauteurs permettant de bloquer toute avancée adverse. Cependant, cette situation potentiellement favorable est nuancée par deux points faibles : des moyens très réduits en artillerie et un soutien aérien quasi inexistant faute d'aérodrome proche, en opposition à la Regia Aeronautica basée aux abords immédiats du front. Le dispositif peut être résumé de la façon suivante : les Rhodésiens sont positionnés sur les cinq collines (Black Hill, Knobbly Hill, Mill Hill, Observation Hill et Castle Hill) bordant l'entrée du passage avec les quatre uniques canons disponibles ; des éléments du Punjab Regiment sont chargés de protéger le flanc gauche sur le versant ouest des monts Assa en tenant la Punjab Ridge ; enfin, le 2nd Battalion King's African Rifles doit couvrir les arrières sur Block Hill et Jerato Pass. La Regia Aeronautica soutient activement les troupes puisqu'au moins six Ca 133 du 27 bis Gruppo BT et trois S.81 sont envoyés sur Punjab Ridge à 8 h, où plusieurs bombardements et mitraillages sont effectués, malgré la perte d'un des S.81 touché par des tirs. À la suite de ces actions, considérées comme un succès, l'artillerie italienne ouvre le feu en prévision de l'assaut prévu vers midi. En effet, il est décidé de contourner les principales défenses en attaquant Punjab Ridge. De violents affrontements ont lieu, durant toute l'après-midi et la soirée permettant la capture de la position, tandis que les collines sont conservées par les Rhodésiens après plusieurs cycles d'attaques/contre-attaques.

À la suite des échecs partiels de la veille, les Italiens relancent leurs assauts contre les positions tenues par les Rhodésiens. Là encore, ces derniers réussissent à tenir en échec l'adversaire, ne concédant que la perte de Mill Hill. Cependant, avant de quitter définitivement cette hauteur, les soldats sont contraints de saboter les deux canons déployés sur place. Cette situation est aggravée par le fait que les deux autres, sur Knobbly Hill, ne disposent plus que de... sept obus.

Les Britanniques continuent à résister toute la journée du 13 août, néanmoins, la situation s'aggrave dans la nuit, lorsque les Italiens commencent à s'infiltrer dans le dispositif, depuis le flanc sud et les monts Assa. Ainsi, une colonne du 2nd Battalion Black Watch, chargée de ravitailler les positions avancées, subit une embuscade.

Le 14 août, les attaques contre les différentes positions échouent encore, mais la situation commence à se détériorer très sérieusement pour les Britanniques. Les Italiens continuent, en effet, à s'infiltrer dans le dispositif menaçant d'encercler Tug Argan.

Le 15 août, en fin d'après-midi, après un nouvel assaut les défenses d'Observation Hill craquent conduisant les Rhodésiens à évacuer en catastrophe la position, échappant de peu à la capture. Dès lors, ordre est donné d'évacuer définitivement Black Hill, Knobbly Hill et Castle Hill puis de faire retraite en direction de Berbera, tandis que des éléments des Black Watch et des King's African Rifles sont chargés de retarder l'avancée italienne pour permettre l'évacuation progressive des troupes britanniques.

Je me précipite au téléphone et, après plusieurs tentatives, je réussis à avoir l'opérateur de l'aérodrome. Il ne sait, toutefois, pas me dire grand-chose sauf le nom des deux pilotes en vol : Alberto Veronese et Athos Tieghi.

Le lendemain, je reçois des informations plus détaillées. L'avion de reconnaissance était un « Martin ». Il s'agit d'un « Maryland », c'est le premier d'une série d'appareils fournis par les États-Unis aux Anglais et il était basé à Aden, depuis quelques jours, avec des pilotes américains⁵. Alberto Veronese a, d'abord, touché

⁵ L'explication de Corrado Ricci est très étrange et profondément inexacte. Il s'agit, certes, d'un avion de construction américaine, mais dont l'équipage est français. La journée marque, en effet, la triste fin de l'Escadrille d'Aden.

Sans entrer dans le détail des dissidences françaises, depuis les colonies d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, on peut dater les origines de l'Escadrille d'Aden (ou No.1 French Bomber Flight dans la documentation britannique) au 2 juillet 1940. En effet, deux Glenn-Martin 167F n°82 (Adjudant Raymond Rolland et Capitaine Roger Ritoux-Lachaud) et n°102 (Adjudant-chef Yves Trécan, Capitaine Jacques Dodelier et Sergent-chef Robert Cunibil) du GB I/61 décollent du terrain de Youks-les-Bains (Algérie) pour rallier l'Égypte. L'arrivée est mouvementée puisque les deux bombardiers sont accueillis par la DCA, avant de l'être plus joyeusement par les personnels britanniques sur place. Ils signent, peu après, un engagement auprès de la RAF. Une première formation française est, ainsi, créée le 8 juillet sous le nom de No.1 FBF (French Bomber Flight) ou Escadrille française d'Aden avec les deux bombardiers cités, sous les ordres du Capitaine Jacques Dodelier. Les deux appareils quittent Héliopolis, le 13 juillet pour une première étape à Djibouti afin d'y débarquer les Colonel Edgard de Larminat et Lieutenant de vaisseau Jean-Marie Sourisseau afin d'appuyer le Général Paul Legentilhomme dans le projet de dissidence. Le détachement arrive, le lendemain vers midi, à Aden pour être rattaché au No.8 (RAF) Squadron. Les débuts sont, cependant, compliqués puisque le Glenn-Martin 167F n°82 perd son pneu gauche à l'atterrissage à Djibouti. La seule solution est de récupérer la roue de l'autre appareil déjà posé à Aden (et donc en sécurité). Le Glenn-Martin 167F n°102 semble, donc, être indisponible au moins jusqu'au 24 juillet lorsqu'un vol est signalé pour « essai de train d'atterrissage ».

Il est délicat de déterminer la date de l'entrée en action de l'Escadrille d'Aden. Ainsi Yves Morieult, dans un article de référence, explique que le Glenn-Martin 167F « n°82 commence ses missions de reconnaissance, à vue ou photographiques, et d'attaque d'objectifs terrestres à la mitrailleuse au-dessus de l'Érythrée et de l'Abyssinie » pendant la période d'indisponibilité du second appareil.

Toujours est-il que la première occurrence au sein des archives du No.8 (RAF) Squadron mentionne une sortie du Glenn-Martin 167F n°102 (Flight Lieutenant Jacques Dodelier, Flying Officer Pierre Fénot de Maismont, Warrant Officer Yves Trécan et Flight Sergeant Emile Lobato de Faria), le 27 juillet 1940, entre 8 h et 12 h 12 afin d'observer les aérodromes de Dire Dawa, Shinile et Jijiga.

Le 16 août 1940, Les Français de l'escadrille d'Aden remportent une victoire. En effet, faute d'appareils disponibles, la RAF décide de détacher les deux Glenn-Martin 167F auprès du No.203 (RAF) Squadron pour assurer la protection des navires. Durant l'un des vols, l'équipage du Flight Lieutenant Roger Ritoux-Lachaud aperçoit trois Savoia-Marchetti SM.79 du 44bis Gruppo BT qui sont immédiatement engagés. L'un d'entre eux est revendiqué détruit, mais la victoire ne sera pas confirmée. Selon, le Flight Sergeant Robert Cunibil : « [Trécan] l'attaqua et l'abattit avec 240 cartouches. Comme il l'avait tiré de très près, il se mit en piqué pour éviter le Caproni, pratiquement à la verticale, et Portalis croyant que le Glenn avait été touché — il n'avait encaissé que quelques balles qui ne causèrent pas de dégâts — sauta en parachute. Il tomba près d'une unité anglaise qui se repliait sur Aden et fut ainsi de retour quelques jours plus tard. » En tout état de cause, le 44bis Gruppo BT perd bien un appareil puisque celui du Sottotenente Luigi Conti explose peu après le combat selon les équipages présents.

Malheureusement, le 8 septembre 1940, l'escadrille d'Aden connaît un premier drame lorsque le Glenn-Martin 167F n°82 (Flight Lieutenant Roger Ritoux-Lachaud ; Flying Officer Pierre Fénot de Maismont ; Flight Sergeant Raymond Rolland et Emile Lobato de Faria) est envoyé en reconnaissance sur la ligne de chemin de fer Djibouti — Addis-Abeba. Mais, alors, que l'appareil effectue plusieurs passes sur le terrain avancé de Mojo, il est intercepté et abattu par un Fiat CR.42 de la 413a Squadriglia CT. Le Flying Officer Pierre Fénot de Maismont est le seul survivant parmi l'équipage. Capturé, il est initialement condamné à mort, comme franc-tireur, puis gracié par le Duca Amedeo di Savoia-Aosta.

La seconde et dernière tragédie a lieu (comme décrit par Corrado Ricci), le 16 décembre 1940.

En l'occurrence, le Glenn Martin 167 F n° 102 (Flight Lieutenant Jacques Dodelier, Warrant Officer Yves Trécan, Flight Sergeant Robert Cunibil et Ronan Michel) décollent pour une reconnaissance au-dessus de l'Éthiopie. En approchant de Dire Dawa, ils sont encadrés par la DCA italienne, tandis que deux Fiat CR.32 de la 410^a Squadriglia CT leur plongent dessus. Le Sottotenente Alberto Veronese réussit rapidement à endommager le Glenn Martin, dont le moteur droit se coupe. Il doit cependant rompre le combat et se poser, victime d'un malaise du probablement au manque d'oxygène. Le Sergente Maggiore Athos Tieghi passe

la perte des deux moteurs, il a décidé de planer jusqu'au terrain adverse afin de s'y poser et livrer immédiatement les blessés au personnel médical. Cette pauvre épave, qui ne pouvait rester en vol que parce qu'elle avait sa propre volonté, fumait comme une cheminée avec les moteurs en feu. Mais la défense antiaérienne adverse n'a eu aucune pitié et a continué à lui tirer dessus. Soudain, les pilotes se sont effondrés sur les commandes et les trois survivants ont tout juste eu le temps de sauter en parachute. Et pourtant, les mitrailleuses au sol ont aussi ouvert le feu sur eux : des trois survivants, seulement un a touché le sol encore vivant !

alors à l'attaque. Le Glenn Martin 167 F n° 102 s'écrase en flammes près de Dire Dawa, tuant Jacques Dodelier. Yves Trécan et Robert Cunibil réussissent à sauter, mais le parachute du premier s'accroche à l'empennage entraînant le malheureux dans la mort. Ronan Michel trouve aussi la mort, n'ayant semble-t-il, pas été en mesure de s'équiper d'un parachute.

Seul survivant, le Sergeant-Chef Robert Cunibil sera conduit à la prison d'Addis-Abeba où il retrouve le Lieutenant Pierre de Maismont (abattu le 16 août à bord du Glenn Martin 167 F n° 82). La captivité est particulièrement dure, puisqu'ils sont traduits devant un tribunal comme francs-tireurs, condamnés à mort, mais graciés par le Duc d'Aoste, vice-roi d'Éthiopie. Malheureusement, les Italiens « oublient » de les informer de cette grâce. Ils seront libérés le 26 avril 1941, par l'avance des Anglais.

L'histoire de l'Escadrille d'Aden s'arrête à cette date, faute d'avion et d'équipage, le reste du personnel regagne l'Égypte sous les ordres du Sergeant-Chef Étienne Poisson. Le bilan des cinq mois d'opération est particulièrement lourd puisque six d'entre eux ont trouvé la mort : Capitaine Jacques Dodelier, Capitaine Ritoux-Lachaud, Adjudant-Chef Yves Trécan, Adjudant Raymond Rolland, Sergent Émile Lobato de Faria et Sergent Ronan Michel, tandis que deux autres ont été capturés : Lieutenant Pierre de Maismont et Sergeant-Chef Robert Cunibil. Les autres membres (personnel au sol) connus de l'Escadrille d'Aden sont : Sergeant-Chef Étienne Poisson, Sergent René Bauden, Roger Méry, Sergent Joseph Portalis, Soldat Jean Cassan, Guy Delautre, Raphaël Delpino, Robert Montillaud, Jean Pinson.

Tito Zucconi (29bis Gruppo BT), le commandant d'une des Squadriglia, a rencontré la chasse anglaise durant l'un de ses bombardements. Elle a criblé son avion de balles, mais il a réussi à placer toutes ses bombes avant de rentrer⁶.

Zanzottera, durant un autre bombardement sur un aérodrome ennemi, voit les Hawker Hurricane abattre ses deux alliés malgré la

⁶ Les éléments ultérieurs du récit du Corrado Ricci permettent de préciser cet événement. Le Capitano Tito Zucconi est un des premiers pilotes italiens à affronter les Hawker Hurricane du No.3 (SAAF) Squadron. En effet, peu après leur arrivée à la mi-octobre et face à la recrudescence des bombardements italiens, il est jugé nécessaire de mettre en action le plus rapidement possible les Hawker Hurricane Mk I. Un double problème se pose, cependant. Tout d'abord les pilotes du No.3 (SAAF) Squadron viennent tout juste d'arriver et n'ont encore aucune familiarisation avec la zone d'opération. L'idée est alors de confier provisoirement quelques appareils au No.2 (SAAF) Squadron. Or, force est de constater que ses membres n'ont bien souvent aucune expérience sur le Hawker Hurricane voire n'ont encore jamais piloté un appareil monoplane. En raison du stock limité d'appareils, il n'est pas jugé nécessaire de risquer l'un d'entre eux. Finalement, deux appareils sont confiés au Lieutenant Douglas H. Loftus et au Flight Lieutenant Robert S. Blake.

Les deux Hawker Hurricane Mk I sont déployés dans la soirée du 24 octobre sur le terrain de Lokitaung, près du lac Rudolf, dans l'extrême nord-ouest de la frontière avec l'Éthiopie. Le lendemain matin, trois Savoia-Marchetti SM.81 du 29bis Gruppo BT décollent de Yavello, pour bombarder le terrain de Lodwar, sous les ordres du Capitano Tito Zucconi. Le Flight Lieutenant Robert S. Blake (n° 285) et le Lieutenant Douglas H. Loftus décollent pour les intercepter vers 10 h 45. Un premier bombardier (Sottotenente Argento) est rapidement abattu par le Flight Lieutenant Robert S. Blake. Le pilote est immédiatement tué, tandis que le copilote tente un atterrissage en catastrophe. Malheureusement, l'impact au sol est violent, tuant tout l'équipage sauf l'opérateur radio, un certain Signorelli. Dans le même temps, le Lieutenant Douglas H. Loftus réussit à gravement endommager le bombardier du Sottotenente Titi. Contrairement au cas précédent, le pilote réussit à poser son appareil près de Lokitaung. L'équipage réussit rapidement à mettre le feu à l'appareil avant d'être capturé par les troupes britanniques. Le leader, bien qu'endommagé, réussit à s'échapper et à rentrer à Yavello. Cette interception constitue donc un réel succès pour les pilotes sud-africains notamment face à un appareil moderne comme le Savoia-Marchetti SM81.

des Somalis) d'où l'équipage a réussi à rentrer en Arabie. La chance était avec eux !⁷

La retraite de nos troupes sur le front sud s'accélère.

Afin d'éviter la destruction de mes derniers chasseurs, je reçois l'ordre de partir pour Argobà, une piste improvisée par le Generale Arnaldo Sabatini, dans les environs de Harar. Nous effectuons désormais de là nos reconnaissances offensives.

Nos troupes gardent désormais la passe de Marda, laissant à nos ennemis toute la plaine de Jijiga. Notre commandement continue de recevoir des demandes d'attaques aériennes contre des colonnes d'automitrailleuses qui se forment dans leurs lignes.

Nous effectuons de nombreux vols pour les rechercher et les attaquer, mais nous ne les voyons jamais malgré toutes nos ruses pour essayer de les surprendre. Nous en concluons qu'il s'agissait d'une activité de reconnaissance de l'ennemi de courte durée. Quand

⁷ L'évènement a lieu le 9 mars 1941. Six Bristol Blenheim Mk I du No.8 (RAF) Squadron sont envoyés pour bombarder Dire Dawa. Six Fiat CR.42 sont signalés sur le terrain, même si en réalité les Italiens ne disposent plus que de deux ou trois chasseurs sur place. Deux ou trois Fiat CR.32 de la 410^a Squadriglia CT décollent pour les intercepter. L'appareil revendiqué par Corrado Ricci est probablement le L8504 (Squadron Leader Thomas J. Hanlon) qui est contraint à un atterrissage forcé sur l'île de Périm, au large du Yémen. Deux autres bombardiers rentrent endommagés. Les dégâts du bombardement sont limités, quoique plusieurs bombes tombent sur le quartier indigène faisant une vingtaine de morts.

impatience, avant de m'annoncer qu'il ne peut pas m'opérer car il ne dispose plus d'aucun médicament et que le peu de produit anesthésiant encore disponible doit être réservé pour les cas d'urgence. Il me conseille d'attendre l'arrivée des Britanniques, lesquels auront sûrement le matériel médical nécessaire.

Mais c'est précisément les Anglais que je ne souhaite pas attendre !

Le lendemain matin, je quitte l'hôpital pour retourner sur l'aérodrome. Mon ventre est toujours douloureux, et j'ai des difficultés à marcher. Mais j'ai un peu moins mal, et je décide de suivre le conseil du médecin : si je me nourris uniquement de lait, tout ira mieux, tout au moins si Dieu le veut !

Sur la base aérienne, je retrouve la Capitano Antonio Raffi qui arrive, depuis le front nord, avec nos derniers Fiat CR.42 (une douzaine) et beaucoup de personnel.

Ils ont plein d'histoires à raconter. Ce qui frappe au-delà de toute imagination, c'est la résistance de nos troupes sur le front de Keren. Les Granatieri di Savoia, les Alpini et les troupes indigènes d'Erythrée se sont accrochées à toutes les crêtes afin de retarder le plus longtemps possible l'ennemi. Sous la conduite héroïque du Generale Orlando Lorenzini, ils ont affronté les blindés ennemis bien que démunis de toute artillerie. Ils n'ont pas hésité à charger les