



COMBATS AU-DESSUS DE LA CORNE DE L'AFRIQUE

LE DÉCLIN DE L'EMPIRE (JUIN – DÉCEMBRE 1940)

par Alexis Rousselot

AOI_0

▼ Un Fiat CR.32 de la 410^e
Squadriglia retrouvé à Addis-
Abeba. Collection : IWM





Le 2 mai 1936, lorsque l'empereur Haïlé Sélassié quitte Addis-Abeba pour prendre le chemin de l'exil, Mussolini est en mesure de constituer son Empire d'Afrique Orientale (AOI) en incorporant, enfin, l'Éthiopie aux territoires plus anciens d'Érythrée et de **Somalie** [1].

Cependant, au moment où un conflit avec l'Italie semble imminent, cette enclave dans l'Empire britannique apparaît comme un danger potentiel à deux titres. En premier lieu, la présence de bases d'opérations pour la Regia Aeronautica et la Regia Marina menace les communications entre les différentes parties de l'Empire. En effet, dans l'hypothèse d'une fermeture de la Méditerranée, le passage par la mer Rouge apparaît comme une voie stratégique entre le Royaume-Uni, l'Égypte et les Indes. Une fermeture de cette mer imposerait l'usage de routes terrestres bien plus longues et difficiles, voire une asphyxie totale pour certains territoires ; en outre, l'une des solutions de repli – la route aérienne depuis Takoradi – longe l'AOI. En second lieu, une offensive déclenchée contre le Soudan pourrait à terme permettre aux Italiens d'ouvrir deux fronts contre l'Égypte. Ainsi, si ce théâtre d'opérations apparaît comme mineur par rapport à d'autres, la présence italienne est tout sauf négligeable et susceptible de désagréments très sérieux pour l'effort de guerre britannique.

Cependant, force est de constater que les Britanniques ne disposent guère de moyens conséquents sur place. Si au Soudan la RAF semble posséder, sur le papier, une aviation au nom impressionnant de *Advanced Striking Force*, celle-ci n'est composée que de trois *Squadrons* équipés de bombardiers obsolètes (Wellesley et Vincent). Les moyens en chasse, inexistant, seront renforcés en urgence par l'envoi d'un *Flight* avec quelques Gladiator. Plus au sud, au Kenya, la situation est encore pire, avec seulement la *Kenya Auxiliary Air Unit*, sans aucune utilité opérationnelle. Heureusement, la Rhodésie du Sud va rapidement répondre à l'appel en y envoyant l'ensemble de sa force aérienne, soit un *Squadron* équipé d'une collection de vieux biplans Hawker Audax, Hardy et Hart. Le territoire du Somaliland ne possède, lui, rien, sauf deux terrains vaguement aménagés en cas de besoin. Finalement, les seuls éléments sérieux se retrouvent de l'autre

AOI_1 ▲ Vickers Wellesley (à gauche) et Fairey Gordon (à droite) du N° 14 *Squadron* à Amman (Jordanie) vers 1938- 1939. Collection : 14 *Squadron Association*

[1] Afin de ne pas alourdir la lecture, le terme de Somalie sera employé pour le territoire italien et Somaliland pour celui britannique. Ce choix ne se veut, en aucun cas, une prise de position quant à la situation territoriale actuelle.

côté de la mer Rouge, à Aden, avec un *Squadron* sur Gladiator et quatre sur Blenheim, dont l'un sur la version de chasse Mk. IVF (et encore, deux d'entre eux arrivent tout juste des Indes). Inutile de préciser que la situation des troupes terrestres n'est guère plus reluisante. La stratégie britannique est alors relativement claire : il convient d'éliminer tout risque d'interférence italienne dans les communications de l'Empire, c'est-à-dire neutraliser la Regia Aeronautica et la Regia Marina dans les secteurs frontaliers, puis isoler totalement l'AOI. En revanche, aucun objectif réel de conquête n'est planifié, car jugé trop coûteux pour un intérêt négligeable. Dès lors, initialement, aucun contact n'est établi avec l'empereur Haïlé Sélassié, en exil, ou avec la résistance intérieure.

DOTATION RAF, JUIN 1940

SOUDAN			
254 <i>Wing</i> , G/C Donald M.T. Macdonald – puis 203 <i>Group</i> , A/C Leonard H. Slatter			
14 <i>Squadron</i>	Port Soudan	22 Wellesley	S/L Anthony D. Selway
47 <i>Squadron</i>	Erkowit	Wellesley	W/C John G. Elton
223 <i>Squadron</i>	Summit	Wellesley	S/L J.C. Larking
D <i>Flight</i>	Erkowit	Vincent	
K <i>Flight</i>	Summit	9 Gladiator	F/Lt Kenneth H. Savage

PROTECTORAT D'ADEN			
AVM George R.M. Reid			
8 <i>Squadron</i>	Khormaksar	Blenheim Mk I ; Vincent	S/L Dudley S. Radford
11 <i>Squadron</i>	Sheik Othman	Blenheim Mk I	F/Lt Samuel A. Ellaby
39 <i>Squadron</i>	Sheik Othman	Blenheim Mk I	S/L Alan McD. Bowman
94 <i>Squadron</i>	Sheik Othman	Gladiator	S/L William T.F. Wightman
203 <i>Squadron</i>	Khormaksar	Blenheim Mk IV	W/C James R. Scarlett-Streatfield

KENYA		
237 (Rhodesia) <i>Squadron</i>	A <i>Flight</i> (Wajir) : 2 Hawker Hart B <i>Flight</i> (Malindi) : 8 Hawker Hardy C <i>Flight</i> (Garissa) : 5 Audax	S/L V.E. Maxwell



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



En face, la Regia Aeronautica semble dans une meilleure forme, avec quelques avions modernes (Savoia S.79, S.81 et Fiat CR.42). Néanmoins, ce premier aperçu peut être nuancé par la présence en grand nombre de matériels plus anciens, tels que le Fiat CR.32 ou le Caproni Ca.133. Ce dernier équipe encore la majorité des *Squadriglie* de bombardement. En tout, le *Generale* Pietro Pinna, chef du *Comando Aeronautica Impera*, dispose au plan opérationnel de 138 bombardiers, 36 avions de chasse et 9 de reconnaissance. Par ailleurs, il existe une réserve de 140 appareils, dont seulement 59 utilisables, tous les autres étant en réparation. Les Italiens souffrent en outre de plusieurs points faibles. Tout d'abord, l'éloignement de la métropole couplé à un véritable blocus en cas de conflit, l'AOI étant encerclée par les possessions britanniques. Ceci impose dès lors à la Regia Aeronautica de vivre en totale autarcie dès l'ouverture des hostilités. La seule voie de communication repose sur une liaison aérienne depuis la Libye, qui ne peut être empruntée que par des appareils à long rayon d'action, uniquement grâce au contrôle des aérodromes de l'extrême Sud-Est libyen et imposant un vol en quasi-totalité au-dessus de territoires hostiles. Néanmoins, les Italiens seront en mesure d'envoyer une trentaine de S.79 et CR.42 démontés dans des S.82, qui ne pourront toutefois pas compenser les pertes. Ensuite, ils sont confrontés à un manque cruel d'infrastructures de toute sorte en Éthiopie, ce qui complique les déplacements et met la majorité des aérodromes et installations aéronautiques en Érythrée et Somalie, soit à portée de bombardement de la RAF. Enfin, l'état de rébellion permanente en Éthiopie a pour conséquence d'imposer le maintien de troupes à l'intérieur, indépendamment de la situation aux frontières, ainsi qu'une usure du matériel dans ces opérations de police coloniale. Dès lors, il n'est guère étonnant que la stratégie italienne soit fondée sur un certain attentisme afin d'assurer la sauvegarde de l'Empire. Un télégramme du 5 juin donne au duc d'Aosta instruction de rester dans une position strictement défensive à l'ouverture des hostilités.

DOTATION REGIA AERONAUTICA, JUIN 1940

SECTEUR NORD (ASMARA)			
25° bis Gruppo BT	8 ^a Squadriglia	Gobwen	6 Ca.133
	9 ^a Squadriglia	Gobwen	6 Ca.133
26° bis Gruppo BT	11 ^a Squadriglia	Gondar	6 Ca.133
	13 ^a Squadriglia	Bahar Dar	S.81 (conversion)
27° bis Gruppo BT	18 ^a Squadriglia	Assab	18 Ca.133
	52 ^a Squadriglia		
28° bis Gruppo BT	118 ^a Squadriglia	Zula	12 Ca.133
	10 ^a Squadriglia		
Gruppo Gasbarrini BT	19 ^a Squadriglia	Agordat	12 Ca.133
	41 ^a Squadriglia		
412 ^a Squadriglia CT	Squadriglia dello Stato Maggiore del Settore Nord	Massaua	9 Fiat CR.42
413 ^a Squadriglia CT		Assab	9 Fiat CR.42
414 ^a Squadriglia CT		Gura	9 Fiat CR.42

SECTEUR SUD (MOGADISCIO)			
31° bis Gruppo BT	65 ^a Squadriglia	Yavello	12 Ca.133
	66 ^a Squadriglia		
Squadriglia dello Stato Maggiore del Settore Sud		Mogadiscio	6 Ca.133

SECTEUR CENTRE (ADDIS-ABABA)			
4° bis Gruppo BT	14 ^a Squadriglia	Scenele	12 S.81
	15 ^a Squadriglia		
29° bis Gruppo BT	62 ^a Squadriglia	Assab	12 S.81
	63 ^a Squadriglia		
44° bis Gruppo BT	6 ^a Squadriglia	Ghiniele	12 S.81
	7 ^a Squadriglia		
49° bis Gruppo BT	61 ^a Squadriglia	Gimma	12 Ca.133
	64 ^a Squadriglia		
Squadriglia dello Stato Maggiore del Settore Centrale		Addis-Ababa	6 Ca.133 et 2 S.79
110 ^a Squadriglia RT		Dire Dawa	9 Ro.37bis
410 ^a Squadriglia CT		Dire Dawa	9 Fiat CR.32
411 ^a Squadriglia CT		Addis-Ababa	9 Fiat CR.32

GROUPE DE TRANSPORT	
Nucleo Aerotrasporti AOI	9 SM 79, 9 Ca 133, 6 Ca 148, 1 Fokker FVII

RÉSERVES	
Utilisables	35 Ca.133, 1 S.81, 1 S.79, 5 CR.32, 2 Ro.37bis
En réparations	48 Ca.133, 16 S.81, 2 S.79, 11 CR.32, 2 CR.42, 2 Ro.37bis



Lorsque ce dernier demande si cet ordre peut être interprété comme autorisant la force aérienne à mener des raids contre les bases aériennes et navales adverses, la réponse est claire : aucune alternative n'est possible, la Regia Aeronautica doit rester une force défensive.

Enfin, un troisième acteur s'invite, l'Union of South Africa. Ses relations tendues vis-à-vis de l'Italie ne sont pas nouvelles, puisque lors de l'invasion de l'Éthiopie, le pays, par la voie de son Premier ministre, Jan Smuts, avait prôné une position extrême devant la SDN pour exiger des sanctions immédiates, voire une action militaire pour faire cesser l'agression. Peu après, la réussite italienne avait fait naître une véritable psychose, avec des rapports délirants sur les nombreux appareils modernes et la capacité de frapper l'ensemble du territoire sud-africain par des formations de bombardement décollant depuis l'AOI. Il n'est donc pas étonnant qu'à l'ouverture du conflit, le général Jan Smuts propose immédiatement de soutenir l'Empire britannique au Kenya et de faire du secteur une priorité. Il est vrai aussi qu'il n'a guère le choix du fait d'une situation politique très tendue entre partisans et adversaires de l'alliance britannique. Ainsi, pour négocier l'entrée en guerre, deux concessions lourdes ont été nécessaires : seul l'envoi de volontaires est autorisé et uniquement sur le continent africain. En outre, sur le plan aérien, malgré son ancienneté, l'état de la SAAF (South African Air Force ou armée de l'Air sud-africaine)

AOI_4 ▲ Illustration du paysage et des lignes de communication en AOI. Colonne militaire italienne (Fiat 518C Ardita 2000) traversant une rivière. Collection : Aymeric Lopez.

est particulièrement inquiétant. Malgré des tentatives de modernisation, les hésitations et tergiversations des responsables ont ralenti les différents programmes. Les avions récents se comptent sur les doigts de la main : quatre Hurricane Mk I, un Fairey Battle et un Bristol Blenheim ! Le reste est constitué par divers biplans, notamment des Hawker Fury et Hartbees (une variante locale du Hart). Quelques Ju 86 de la South African Airways susceptibles d'être transformés en bombardiers sont aussi disponibles. Par conséquent, si le corps expéditionnaire porte le nom impressionnant de *1st Bomber Brigade*, sa dotation se compose uniquement du N° 12 (SAAF) *Squadron* sur Ju 86, du N° 11 (SAAF) *Squadron* sur Hartbees et du N° 1 (SAAF) *Squadron* avec ses six Fury et quatre Hurricane. Un contingent de pilotes est aussi envoyé en Égypte pour récupérer un stock de Gauntlet et Gladiator déclassés.



AOI_7 ► Le Junkers Ju 86 n° 641, ancien ZS-ANI. Cet appareil est le seul exemplaire de la version K-1 acheté par la SAAF. Le poste de mitrailleur ventral spécifique à cette version sera rapidement adapté sur les autres modèles du type Z-5. Cet appareil, après avoir servi avec le N° 13 (SAAF) *Squadron* pour des patrouilles maritimes, sera reversé au N° 12 lors de son départ en Afrique de l'Est, puis au N° 16 ; il sera perdu à la suite d'un accident à Debra Tabor le 23 septembre 1941, alors en dotation au N° 35 (SAAF) *Coastal Flight*. Collection : Lawrie Shuttleworth (via Tinus Le Roux).



PREMIERS COMBATS (JUIN – AOÛT 1940)

I) LA BATAILLE AÉRIENNE DE L'ÉRYTHRÉE (JUIN 1940)

L'activité commence très vite avec l'ouverture du conflit, puisque le N° 12 (SAAF) *Squadron* est placé en alerte à Nairobi le 10 juin. Le lendemain, à 08h00, quatre Ju 86, sous les ordres du *Major* Danie A. du Toit, décollent pour rejoindre le terrain avancé de Bura : « **une piste poussiéreuse en plein bush, sans la moindre infrastructure, les équipages devant aider à ravitailler les appareils à la main** ». Ils repartent à 10h00 pour bombarder le fort de Moyale, à la frontière. « **Nous avons attaqué si bas, qu'au moins un de nos appareils a été touché par**

les fragments de nos bombes. Nous les avons pris par surprise, d'où l'absence totale de réaction, et pensons avoir touché une concentration de véhicules et de blindés légers. Après l'attaque, nous sommes rentrés sur l'aérodrome de Wadjir, où nous fûmes accueillis par les gars du N° 237 (Rhodesia) *Squadron*, en alerte avec leurs vieux Hardy. » Il est intéressant de noter que cette attaque a lieu six heures avant la déclaration officielle de guerre de l'Afrique du Sud à l'Italie.

Les Italiens répliquent rapidement, notamment le 13 juin, lorsque trois Ca. 133 de la 9^e *Squadriglia* décollent à l'aube de Lugh Ferrandi, sous les ordres du *Capitano* Piva, en direction de l'aérodrome de Wadjir. Les dégâts varient selon les sources, mais au moins deux appareils sont endommagés (Audax K7531 et K7545), tandis que les réserves en carburant sont détruites. Certes, cela n'empêche pas le N° 237 (Rhodesia) *Squadron* de reprendre son activité dès l'après-midi, mais ces raids de nuisance conduisent les Sud-Africains à envisager de

1 La transformation des Ju 86 posera un léger problème à la SAAF. En effet, le personnel technique s'apercevra, en 1938, que la soute est configurée uniquement pour des bombes allemandes de type SC 100. Après avoir envisagé d'en commander un stock avant la guerre, décision sera finalement prise de monter un râtelier externe entre le train d'atterrissage, permettant d'emporter quatre bombes 250 lb et huit 20 lb. La soute sera modifiée en réservoir supplémentaire. L'armement défensif est composé d'une mitrailleuse Vickers de .303 in en dorsal et ventral, ainsi que d'une

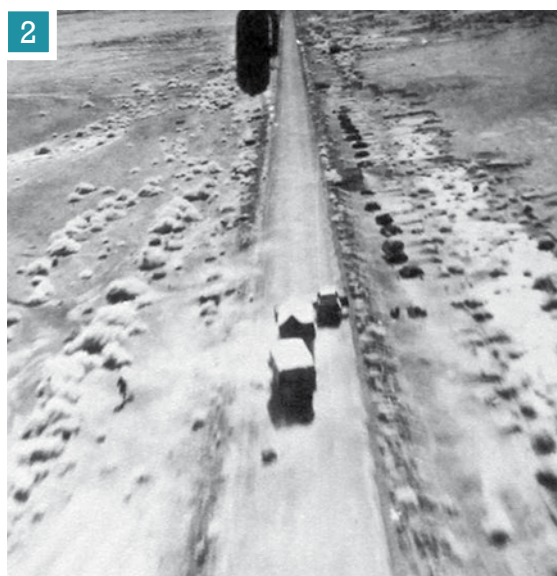
troisième à l'avant (remplacée par deux Browning de .303 in fin 1941). Néanmoins, cet armement a un impact désastreux sur les performances de l'appareil, puisque sa vitesse maximale chute à environ 240 km/h. Collection : Lawrie Shuttleworth (via Tinus Le Roux).

2 Bombardement d'une colonne italienne par un Ju 86 du N° 12 (SAAF) *Squadron* avec aux commandes le *Captain* Bert Rademan. La photo a été prise par l'*Air Sergeant* George van Rhyn. Collection : Lawrie Shuttleworth (via Tinus Le Roux).

3 Le Ju 86 n° 647 (ex-ZS-AGJ) du N° 12 (SAAF) *Squadron*. Après avoir effectué des patrouilles maritimes avec les N° 15 et 16, il est versé au N° 12 lors de son départ « au Nord ». Il participe notamment à la mission du 11 juin avec le *Lieutenant* Chris Rosslee. Gravement endommagé au roulage en mai 1941, il sera réparé et versé au N° 35 (SAAF) *Coastal Flight*, au sein duquel il servira jusqu'en août 1942. Après divers passages dans des unités de transport et d'écologie en Afrique du Sud, il survivra à la guerre, mais sera perdu le 8 juillet 1946 lors d'un vol de liaison dans la région du Cap. Collection : SAAF Museum.



1



2



3



AOI_11 ► Le Hurricane Mk.I n° 277 (L1909). Versé au N° 1 (SAAF) *Squadron* lors de son départ « au Nord », il est présent ici sur le terrain de Port Reitz afin d'assurer la protection aérienne des ports kenyans.

frapper un grand coup contre les aérodromes du Sud éthiopien. Cependant, les ambitions sont éloignées de la réalité, puisque finalement, la SAAF réussit à aligner seulement un Ju 86 du N° 12 (SAAF) *Squadron* et deux Hurricane (n° 274, *Captain* St.Elmo Truter et n° 271, *Second Lieutenant* Brian L. Griffiths) du N° 1 (SAAF) *Squadron*. La formation décolle, au matin du 19, pour viser la base aérienne de Yavello. Le bombardement se déroule sans incident, et les deux chasseurs se laissent prendre à contempler la cible. Ils ne voient pas la paire de Fiat CR.32 de la 411^a *Squadriglia* qui décolle en alerte. Soudain, le *Captain* St.Elmo Truter aperçoit un appareil s'alignant derrière lui. Pensant avoir affaire à son ailier, il ne réagit qu'après avoir entendu les tirs. Il se retourne immédiatement et voit un Fiat le dépasser. Dans le même temps, il aperçoit l'appareil de Griffiths effectuer des manœuvres évasives, un chasseur ennemi derrière lui. Mais il n'a pas le temps d'en voir plus, étant lui-même attaqué. Il finit par se positionner derrière l'Italien et semble le toucher, avant de le perdre de vue. Lorsqu'il se pose, il apprend que l'appareil du *Second Lieutenant* Brian L. Griffiths n'est pas encore rentré. Cette première sortie voit ainsi la chasse sud-africaine enregistrer sa première victoire, mais aussi sa première perte. Les deux chasseurs de la 411^a *Squadriglia* étaient pilotés par les *Tenente* Aldo Meoli et *Maresciallo* Bossi. Ces derniers revendiquent deux Hurricane et un Ju 86 abattus (ce dernier est effectivement endommagé), pour la perte d'un appareil (Aldo Meoli) après un atterrissage forcé hors du terrain. Le lendemain, ordre est donné de renvoyer l'ensemble des chasseurs (six Hawker Fury et un Hurricane, le second étant considéré comme trop endommagé) à Port Reitz afin de protéger le débarquement des troupes sud-africaines et éviter d'autres pertes. Après cet événement, le front Sud va rapidement tomber dans une certaine torpeur, où la seule activité est le fait du N° 237 (Rhodesia) *Squadron* qui continue sa garde aux frontières à travers de nombreux vols monotones et sans incidents particuliers. Finalement, durant ce mois de juin, les principaux événements ont lieu au nord, dans la zone comprise entre la frontière soudanaise et l'Érythrée. Les Britanniques sont fidèles à leur stratégie qui vise à confiner les Italiens hors des zones menaçant la navigation en mer Rouge. À cet effet, les aérodromes et ports d'Érythrée sont désignés, et plus particulièrement le complexe d'Asmara et Massaua. Dès la première journée, les trois *Squadrons* de Wellesley sont engagés sur les deux cibles, le K7730 (*Pilot Officer* B.K.C. Fuge ; *Sergeant* Samuel A. Elsy) du N° 47 *Squadron* est perdu, et son équipage capturé, au-dessus du premier aérodrome, probablement victime du *Tenente* Carlo Canella (412^a *Squadriglia*). Le second est attaqué par le N° 14 *Squadron* en fin d'après-midi.

Selon le *Sergeant* Leslie A.J. Patey (L2645) : « L'attaque est menée à si basse altitude que je peux apercevoir le personnel italien autour des hangars. Notre arrivée a dû les prendre totalement par surprise, nos premières bombes sont sur la cible, puisque nous avons vu un début d'incendie lors du virage précédant le second passage.

AOI_12 ► Le Wellesley K7782 du N° 47 *Squadron*. Cet appareil sera perdu à l'atterrissage sur Agordat, équipage indemne, le 11 février 1941. Collection : RAF Museum

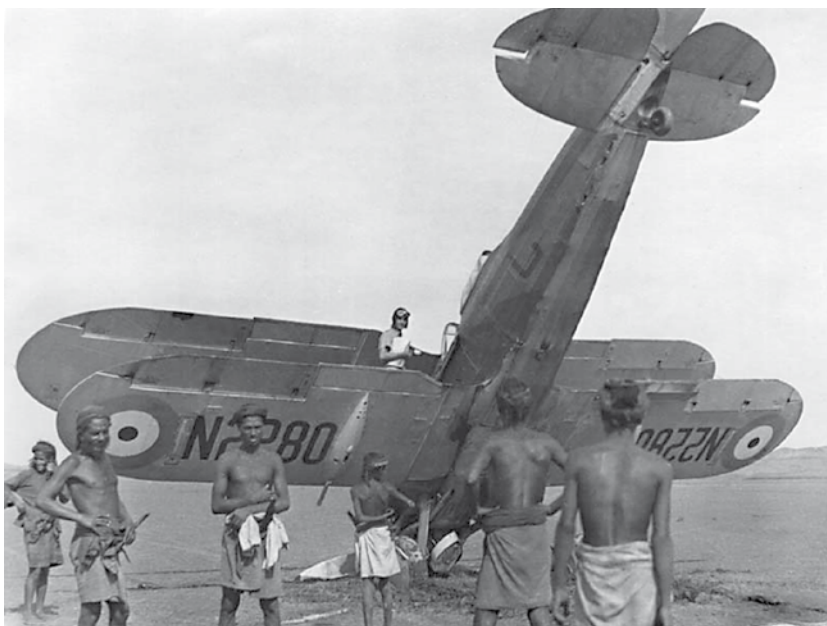
AOI_13 ► Base aérienne d'Asmara. L'attaque du 19 février 1941 sera effectuée par quatre Wellesley (K7750, K8527, K7759 et K2673) sous les ordres du *Squadron Leader* Graham R. Magill. Collection : IWM



AOI_14 ▶ Le Gladiator N2290 du *Flight Officer* Gordon S. K. Haywood, endommagé à l'atterrissage le 13 juin 1940.

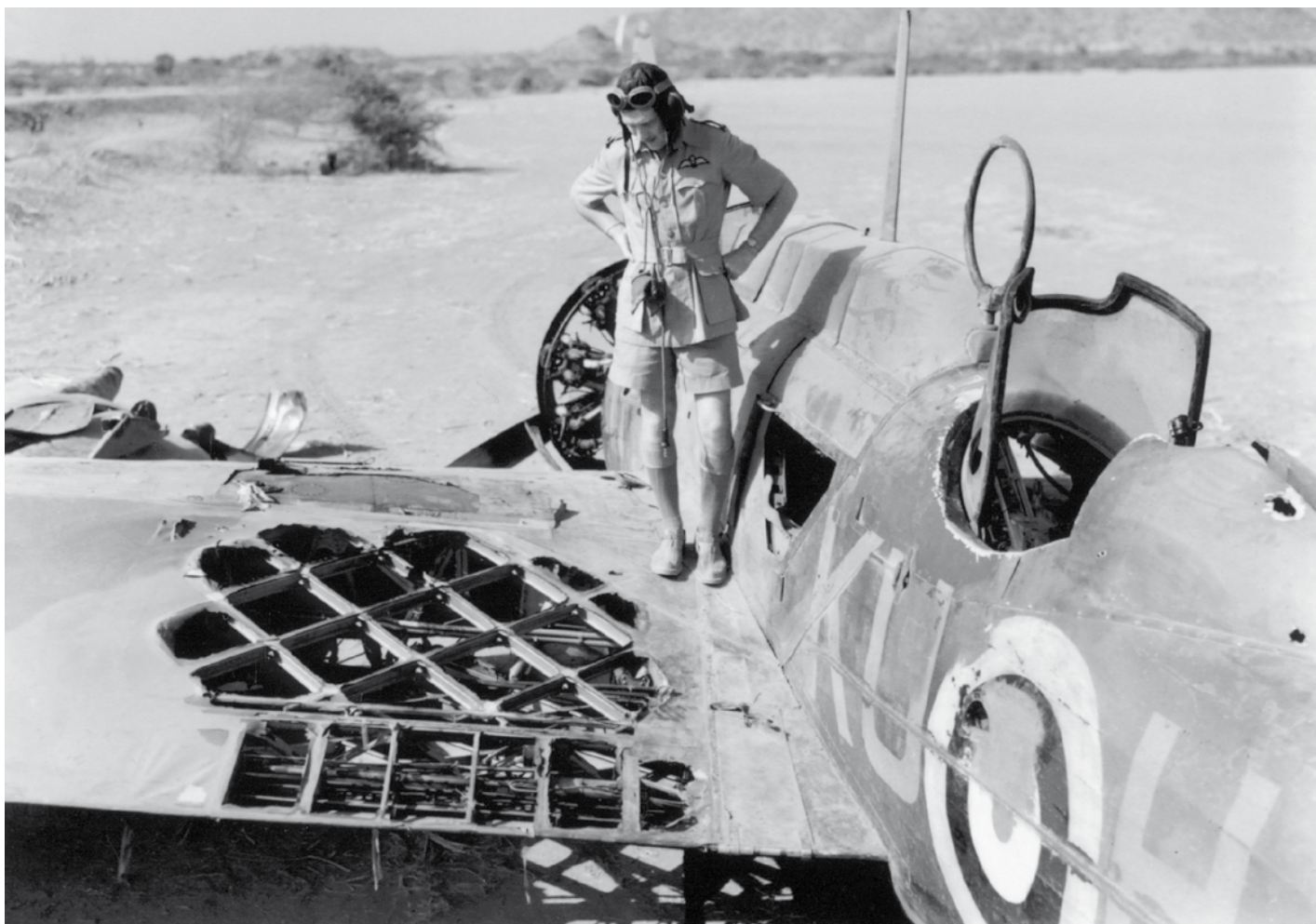
Mais lors de celui-ci, l'horizon devient beaucoup plus sombre, et l'enfer se déchaîne : les traçantes et les explosions des obus de l'artillerie navale zèbrent le ciel. L'idée de devoir traverser ce barrage pour larguer les dernières bombes est particulièrement effrayante. » Le *Sergeant* Arthur F. Wimsett continue : « Je vois la *Flak* et les projecteurs fouiller un ciel tout noir. En arrivant sur la cible, l'artillerie antiaérienne semble tirer à une altitude supérieure à celle de nos appareils, mais de nombreuses traçantes d'armes légères nous encadrent. Nous pouvons voir les hangars qui sont illuminés par plusieurs incendies sur l'aérodrome. Je crois avoir largué mes bombes sur un hangar au nord, avant de tourner vers le sud, tandis que mes mitrailleurs tirent sur tout ce qu'ils aperçoivent au sol. Nous sommes rentrés en suivant la côte dans le noir, sans rencontrer d'appareil jusqu'à la frontière avec le Soudan. » Les Wellesley y retournent le lendemain, puisqu'un combat aérien oppose neuf avions des N° 47 et 223 *Squadrons* et plusieurs Fiat CR.42 de la 412^a *Squadriglia* au-dessus de Gura, durant lequel deux bombardiers – dont un revendiqué par le *Tenente* Mario Visintini – sont gravement endommagés (K7747 et K7788) et un chasseur contraint à un atterrissage forcé.

Si la Regia Aeronautica est relativement calme les deux premiers jours, excepté quelques vols de reconnaissance, une première mission conséquente est déclenchée à l'aube du 13 juin, puisque quatre S.81 du 4^o *Gruppo* décollent de Scenele en direction d'Aden. Celle-ci tourne rapidement à la catastrophe lorsqu'ils sont engagés par deux Gladiator du N° 94 *Squadron* (N2290, *Flight Officer* Gordon S.K. Haywood et N2289, *Pilot Officer* Bartlett). Un premier bombardier (*Sottotenente* Temistocle Paolelli



AOI-14bis ▼ Le Wellesley K7715 KU-H du N° 47 *Squadron*. Le *Pilot Officer* Kennedy évalue les dégâts causés par deux CR.42 lors d'une sortie au-dessus de Keren le 25 mars 1941. La structure géodésique, typique des bombardiers Vickers, en faisait des appareils particulièrement résistants aux coups. Le mitrailleur a été tué par les chasseurs italiens. Collection : IWM.

et Mario Laureati) est abattu par Haywood, un second doit atterrir d'urgence en territoire britannique, près d'Aden, et un troisième en fait de même en territoire italien, cependant craignant s'être posé du mauvais côté, son équipage y met le feu. Finalement, seul un appareil réussit à rentrer, endommagé, sur un aérodrome italien. Le repos est de courte durée pour les pilotes du N° 94 *Squadron*, car une formation de neuf S.79 du 44^o *Gruppo* est annoncée peu après. L'attaque s'avère encore fort compliquée pour les Italiens, puisque l'appareil du *Sottotenente* Ruffini est touché par la DCA d'un navire et s'écrase en mer. Les huit restants sont obligés de réaliser une seconde passe... car





les portes de la soute du leader ont refusé de s'ouvrir ! Parallèlement, deux Gladiator – *Pilot Officer* Stephenson (N2293) et *Sergeant* Price (N2279) – ont eu le temps de décoller et peuvent intercepter les bombardiers, tandis que le *Flight Officer* Gordon S.K. Haywood doit effectuer un atterrissage forcé, endommageant gravement le N2290. Très rapidement, le premier attaque le S.79 du *Capitano* Serafini, déjà endommagé par la DCA. Cependant, le mitrailleur dorsal réagit avec efficacité, touchant l'aile et le radiateur du chasseur, obligeant ce dernier à rompre le combat. Le pilote, blessé à la tête, réussira finalement à ramener à Assab son appareil lourdement endommagé, où il est rejoint par un autre bombardier dans le même état. La revendication de deux chasseurs abattus par les mitrailleurs permet d'amoinrir une journée relativement catastrophique pour la Regia Aeronautica, qui perd cinq

AOI_15 ▼ Le terrain de Waji survolé par un Gladiator du N° 3 (SAAF) Squadron fin 1940.
Collection : SAAF Museum.

AOI_16 ▲ Un Hartebeest du N° 40 (SAAF) Squadron en AOI.
Collection : SAAF Museum.



bombardiers plus deux endommagés sur treize appareils engagés.

Les Blenheim basés à Aden sont eux aussi actifs, puisque les N° 8 et 39 *Squadrons* frappent durement l'aérodrome de Macaaca, détruisant trois Ca.133. À la suite de cette situation, le 27° *Gruppo* est envoyé plus au sud, en Éthiopie, tandis que trois Fiat CR.42 de la 414^e *Squadriglia* sont détachés afin de renforcer la défense du terrain.

S'il n'est pas possible de lister toutes les attaques menées durant cette période, qui sont souvent le fait d'un nombre limité d'appareils avec des résultats très modestes, il faut remarquer que l'offensive aérienne britannique semble porter ses fruits, dans la mesure où la Regia Aeronautica est contrainte de redéployer plusieurs groupes de bombardement vers les aérodromes d'Éthiopie, tandis que plusieurs chasseurs sont envoyés en renfort. Le *Generale* Pietro Pinna est de cet avis, puisqu'il énonce dans un rapport que « **les raids ennemis ont détruit une grande quantité de matériels aéronautiques et de carburant, ainsi que quinze appareils de tout type. Pour l'instant, nos réserves permettent de compenser ces pertes, mais si les attaques continuent avec la même régularité, il faudra moins d'un mois pour que la force aérienne soit en grave difficulté. Si aucune aide ne vient d'Italie, je donne encore quatre mois de vie à la Regia Aeronautica en tant que force de combat** ». Toutefois, la RAF n'est pas épargnée, car on peut répertorier au moins huit Wellesley et un Blenheim détruits, et dix autres appareils des deux types endommagés à des degrés divers (ce qui, sur un théâtre d'opérations où les infrastructures et la capacité de maintenance sont réduites, a des conséquences réelles). Ceci oblige rapidement les *Squadrons* de bombardement, basés au Soudan, à réduire les missions et à agir en commun pour contourner la diminution du nombre d'avions en état de vol. La situation est semblable à Aden.

Le 17 juin, les Italiens abandonnent les raids (souvent effectués par un ou deux bombardiers) sur Aden et Port Soudan pour se tourner contre le territoire français de Djibouti. Ainsi, deux appareils (un Ro.37bis de la 110^e





Squadriglia et un S.81 de la 15^e *Squadriglia*) sont signalés au-dessus du port. Ces vols continuent les deux jours suivants, les navires français ouvrant le feu à cette occasion, quoique sans conséquence. Le 20 juin, le duc d'Aosta ordonne d'augmenter les vols de reconnaissance afin de tester la réaction des autorités françaises à la suite des événements touchant leur territoire national. À cet effet, le lendemain, onze Ca.133 du 27^e *Gruppo* décollent, vers 18h00, en direction du port. Malgré des conditions météo difficiles, neuf bombardiers arrivent au-dessus de la cible, où les bombes provoquent de nombreux incendies ; la DCA française réplique, et deux Ca.133 (MM20571, *Sottotente* Federico Sconci et MM60086, *Sottotente* Giuseppe Putzolu) de la 18^e *Squadriglia*, fortement endommagés, sont contraints d'atterrir et les équipages capturés. Les Italiens sont de retour le 22 juin avec une force conséquente. La journée commence très tôt lorsque trois S.81 de la 63^e *Squadriglia* attaquent le port. Ils sont suivis par cinq Ro.37bis de la 110^e *Squadriglia* (un appareil est signalé détruit à l'atterrissage), escortés par un Fiat CR.32 de la 410^e *Squadriglia* et trois Fiat CR.42 de la 413^e *Squadriglia*. Puis deux S.79 de la 7^e *Squadriglia* décollent d'Addis-Ababa pour bombarder l'aérodrome, où les pilotes revendiquent plusieurs coups au but contre des hangars. Enfin, une dernière mission est menée par trois S.79 de la 6^e *Squadriglia*, mais deux appareils doivent rentrer immédiatement à la base pour problèmes techniques. Finalement, l'action au-dessus de Djibouti s'arrête suite à

la signature de l'armistice du 24 juin ; néanmoins, la Regia Aeronautica continue les vols de reconnaissance durant les jours suivants pour maintenir la pression sur les autorités locales françaises. Une dernière mission en direction de ce territoire est effectuée, cette fois par les Britanniques, au dernier jour du mois. En effet, le Blenheim L4910 du N° 39 *Squadron* décolle à 15h10 en direction de Djibouti, avec à son bord plusieurs officiers de renseignement. Si aucun détail n'est rapporté quant à l'objectif poursuivi, les pilotes rentrent à Sheik Othman avec trois caisses de champagne.

II) OFFENSIVES ITALIENNES AUX FRONTIÈRES (JUILLET 1940)

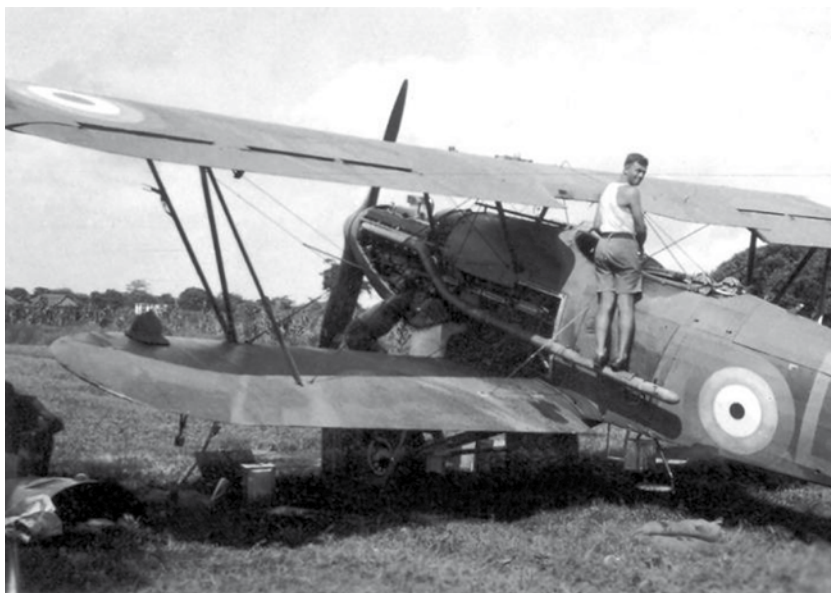
Le début du nouveau mois est marqué par une série d'offensives italiennes limitées le long des frontières. En effet, elles sont situées dans des zones relativement arides, ainsi celui qui possède les forts frontaliers contrôle les principaux puits et infrastructures et se place dès lors en situation d'avantage par rapport à son opposant. Ce dernier, en cas d'offensive, disposera d'une logistique plus compliquée, tandis que les lieux probables de ses premières attaques seront connus. En ce début de guerre, où les Italiens disposent encore d'une supériorité par rapport au Commonwealth, il importe donc d'en assurer le contrôle

rapidement. Si les opérations visant les forts frontaliers (Kassala, Kurmuk et Gallabat) du Soudan sont rapides, la *Sudan Defence Force* n'étant pas en mesure de tenir et les conditions météo bloquant l'action de la RAF, la situation au sud est plus complexe.

Le 1^{er} juillet, les troupes italiennes déclenchent une attaque contre le fort de Moyale, défendu par des éléments des *King's African Rifles* et soutenu par les vieux biplans du N° 237 (*Rhodesia*) *Squadron*. Le 8 juillet, la RAF reçoit le renfort du nouveau N° 40 (SAAF) *Squadron* fraîchement arrivé d'Afrique du Sud. Six Hartbees sont immédiatement envoyés sur le terrain de Wadjir pour attaquer des positions d'artillerie italiennes sous les ordres du *Captain* Louis Schraesande. L'un des appareils est, notamment, équipé d'un blindage supplémentaire pour attirer la défense anti-aérienne et ouvrir la voie aux autres. Si les Sud-Africains

AOI_20 ◀ Un Hartebeest du N° 40 (SAAF) *Squadron* en maintenance à Wadjir (Kenya) à l'été 1940.
Collection : SAAF Museum.

AOI_21 ▼ Un Caproni Ca.133 capturé en Érythrée début 1941.
Collection : IWM





revendiquent la destruction de onze pièces d'artillerie sur les douze présentes, le Hartbeest n° 843 (*Lieutenant* Geoffrey Tatham ; *Air Sergeant* Geoffrey Whitford) est contraint à un atterrissage forcé [2]. Après les opérations de la veille, la SAAF décide de redéployer son dispositif afin de soutenir les opérations. À cette fin, six Hartbeest supplémentaires sont envoyés sur Wadjir et Buna, tandis que quatre Ju 86 sont placés en alerte à Nanyuki. Les pilotes du N° 40 (SAAF) *Squadron* sont néanmoins mis à rude épreuve, puisque, dans les jours suivants, pas moins de quatre appareils sont contraints à des atterrissages forcés, faute de carburant ou à la suite d'un problème moteur. Dans le même temps, la situation au sol évolue, puisque la garnison de Moyale, après plusieurs jours de combat, est relevée par la *D Company* du *1st King's African Rifles* sous les ordres du *Captain* David Henderson. Une offensive est prévue pour le 27, avec une préparation aérienne devant débuter entre le 14 et le 16 juillet. (photo : AOI_15 ; AOI_16)

Mais les Britanniques sont pris de vitesse par l'adversaire, qui réussit à occuper plusieurs positions dans la nuit du 9, permettant de pilonner le fort. Dès l'aube, deux Hartbees décollent en alerte pour intercepter une formation de trois Ca.133 de la 9^e *Squadriglia*. Durant le long engagement (environ trente minutes), chaque formation revendique la destruction de plusieurs adversaires, mais seuls des dommages sont enregistrés. L'un des Ca.133 rentre avec un membre d'équipage tué et deux blessés, tandis que le Hartbeest du *Lieutenant* Neville Rankin est touché au gouvernail. Dès lors, seuls deux avions peuvent être envoyés pour soutenir Moyale. Opérant à la limite de son rayon d'action, l'un d'entre eux est contraint à un atterrissage forcé à Buna. Mais alors qu'il est en cours de ravitaillement, une paire de Ca.133 apparaît et le mitraille ; s'il réussit finalement à rentrer à Wadjir, il est lui aussi hors service. Dans cette situation, trois avions supplémentaires sont envoyés en renfort, ce qui permet aux Sud-Africains d'en faire décoller quatre en début d'après-midi. Néanmoins, la malchance les frappe encore, puisque arrivés sur l'objectif, ils croisent une formation de trois Ca.133 de la 66^e *Squadriglia* escortés par trois Fiat CR.32 de la 411^e *Squadriglia*. Les chasseurs passent immédiatement à l'attaque, le Hartbees n° 802 (*Lieutenant* Neville Rankin ; *Air Sergeant* Dennis Hughes) est rapidement touché et s'écrase au sol, tuant

[2] La date de cette mission pose un problème insoluble. En effet, l'auteur Steven McLean fait état du 2 juillet en s'appuyant sur le logbook du *Lieutenant* Tatham, hypothèse soutenue par le *Northern Diary* de la SAAF. En revanche, plusieurs auteurs, dont Christopher Shores et James A. Brown, indiquent le 7 juillet. Enfin, le *War Diary* du *Squadron* se réfère, lui, au 8 juillet, tout en signalant le vol de transfert du 7 juillet. En outre, les versions diffèrent, certaines parlant de seulement trois appareils et d'autres de deux missions successives.

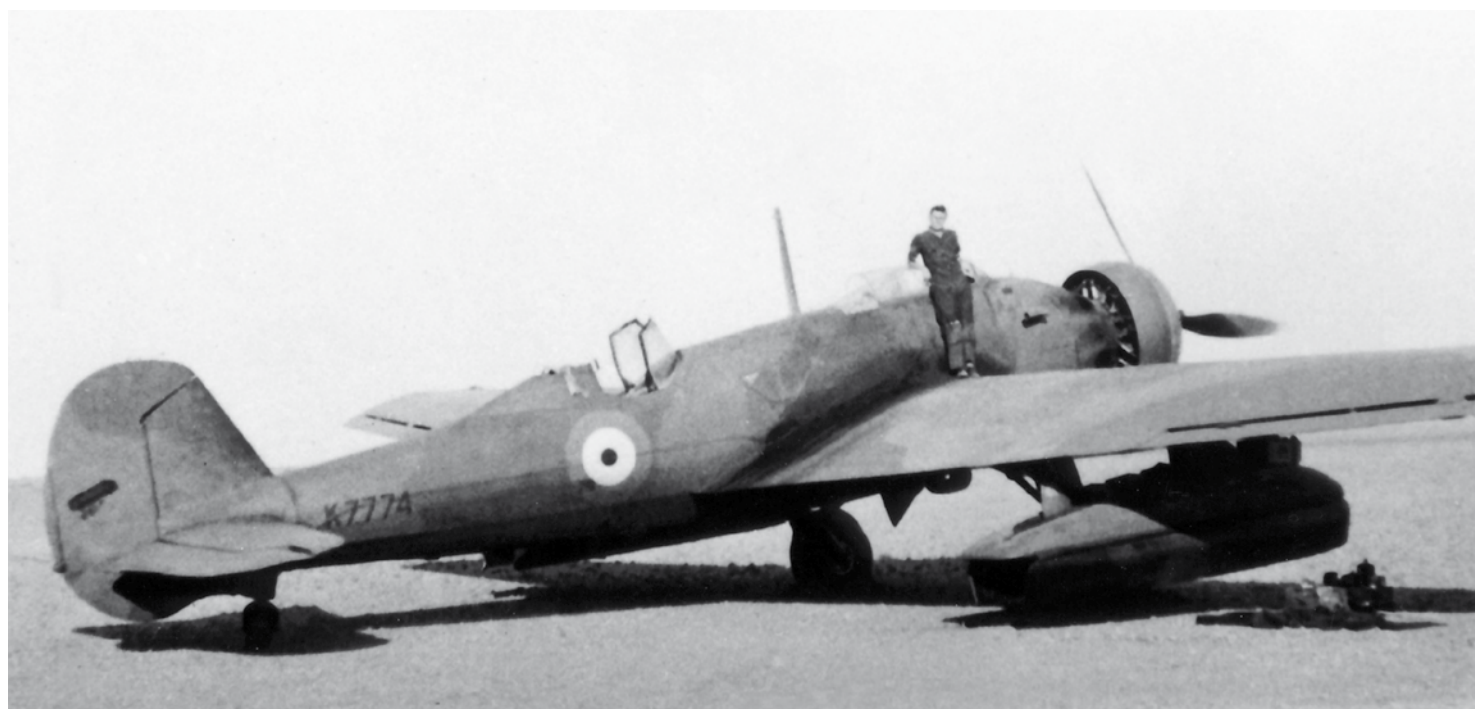
[3] Cette victoire est enregistrée la veille. Mais aucune formation sur Wellesley n'a signalé la moindre rencontre avec des chasseurs italiens. En outre, le lieu de revendication cadre avec une attaque sur Massaua. Une erreur de date lors de la transcription ultérieure n'est pas à exclure.

AOI_22 ▼ Le Wellesley K7774 sera perdu avec le N° 223 *Squadron* quand il sera détruit à l'atterrissage à Summit (Soudan), le 21 octobre 1940.

son équipage, et un autre est endommagé. Les Italiens signalent avoir rencontré cinq ennemis, dont deux ont été abattus – l'une des victoires est revendiquée par le *Sergente Maggiore* Enzo Omiccioli.

La situation au sol ne s'améliore pas, puisque les troupes italiennes réussissent à prendre le village, encerclant le fort. La garnison reçoit alors l'ordre de préparer une évacuation imminente. Celle-ci est confirmée pour la nuit du 14 juillet. Dans le même temps, trois Ju 86 du N° 12 (SAAF) *Squadron* ont pour instruction de bombarder Moyale à l'aube afin de détruire les réserves de munitions. Cependant, aucune carte précise du fort n'a été fournie aux équipages, et ils ne disposent que de la seule indication de frapper aux environs des bâtiments d'infirmerie. Malheureusement, à leur retour, les Sud-Africains apprennent que les *King's African Rifles* avaient laissé plusieurs blessés sur place, incapables de les évacuer, et que le Hawker Hardy K5923 (*Flight Officer* R.J.D. Christie ; *Aircraftman* Marshall) du N° 237 (*Rhodesia*) *Squadron* vient juste de décoller pour larguer un message en ce sens aux Italiens. Cette erreur de communication ne va guère aider à l'amélioration des relations entre Britanniques et Sud-Africains déjà fort tendues. Cette victoire permet aux Italiens de renforcer la situation défensive de l'AOI en verrouillant les frontières Nord et Sud. Néanmoins, afin de terminer cette sécurisation de l'Empire, un dernier objectif apparaît nécessaire : la capture du Somaliland, véritable enclave britannique au sein des possessions italiennes.

Toutefois, durant ces deux phases, la RAF et la Regia Aeronautica restent actives dans les autres secteurs. Ainsi, le 23 juillet, sept Wellesley des N° 14 et 223 *Squadrons* sont envoyés sur Massaua. Des Fiat CR.42 de la 412^e *Squadriglia* interceptent la formation au-dessus de l'objectif. Une victoire est revendiquée par le *Sergente Maggiore* Luigi Baron, qui pourrait correspondre au L2798 qui se pose gravement endommagé [3]. Le 29 juillet, cinq nouveaux bombardiers du N° 223 *Squadron* retournent, à l'aube, sur la même cible, où ils rencontrent une opposition très énergique d'une paire de la 412^e *Squadriglia* (*Tenente* Mario Visintini et *Sergente Maggiore* Luigi Baron). Quatre Wellesley sont endommagés dans le combat, dont deux gravement, puisque le K8524 est radié des effectifs, tandis que le K7720 ne fera son retour qu'en octobre.





LA MONTÉE EN PUISSANCE PROGRESSIVE DU COMMONWEALTH (AOÛT - DÉCEMBRE 1940)

I) LA CONQUÊTE DU SOMALILAND (3 - 19 AOÛT 1940)

Un certain nombre d'auteurs ont fait part de leur étonnement quant à la décision italienne de ne pas poursuivre son offensive au Soudan, faisant état du danger mortel qu'aurait présenté un second front vers l'Égypte et de l'incapacité britannique à s'y opposer. Ces auteurs expliquent cet échec par l'efficacité des services de renseignement anglais qui auraient fait croire à la présence de troupes importantes aux frontières. On peut balayer une telle hypothèse. Certes, le Somaliland est un territoire d'un intérêt limité, mais qui permet à l'Italie de réduire ses lignes de défense. Cet aspect est primordial en AOI, où les faibles infrastructures de transport limitent la mobilité des troupes et bloquent la possibilité de renforcer rapidement un front pour un autre. Ainsi, la prise de ce territoire trouve toute sa logique dans la stratégie défensive italienne. Par ailleurs, force est de constater qu'une offensive en direction du Soudan tient plus du fantasme que de la réalité. D'une part, les forces italiennes sont adaptées à deux missions : la police coloniale et la défense des frontières ; elles ne sont en aucun cas dotées du matériel nécessaire pour une opération requérant une mobilité extrême. D'autre part, une telle opération aurait été un véritable cauchemar en termes de logistique, que ce soit sur les bases de départ en AOI ou durant la traversée du Soudan.

Toujours est-il que, fin juillet, la Regia Aeronautica procède à plusieurs transferts d'unités lui permettant de disposer au plus près du front de moyens capables d'appuyer les troupes au sol. Inversement, la RAF, faute d'aérodrome et de protection, n'est pas en mesure de déployer ses appareils, à l'exception du détachement de quelques Gladiator, les autres basés à Aden ne peuvent intervenir dans les meilleures conditions. Au sol, les deux belligérants se trouvent confrontés à des problématiques difficiles à résoudre. Si les Italiens sont en mesure d'aligner 25 000 hommes sous le commandement du *Generale* Guglielmo Nasi, une seule route autorise l'accès au port de Berbera en imposant de franchir une région escarpée, constituée de plusieurs défilés, favorisant la position du défenseur. D'où une attitude relativement prudente durant l'attaque, le commandement italien faisant le pari que les Britanniques ne seront pas en mesure de disposer d'effectifs suffisants pour les bloquer durablement. Il est vrai qu'en face, le Somaliland n'a jamais été considéré comme prioritaire face à un affrontement contre l'Italie, car jugé difficilement défendable. Djibouti était réputée être la base de départ de toute offensive en direction de l'AOI. Mais l'armistice signé par la France impose de reconsidérer le cas, et des renforts sont envoyés en catastrophe pour aider les 600 hommes du *Somaliland Camel Corps* sous les ordres du *Lieutenant Colonel* Arthur R. Chater. Finalement, ce dernier dispose d'environ 4 000 hommes, avec les défauts d'être très hétérogènes car composés de bataillons provenant de divers régiments, d'être dépourvus d'artillerie et de tout véhicule d'appui. Le *Brigadier* (promu pour donner meilleure impression) décide ainsi d'ancrer son dispositif sur les deux principaux défilés longeant la route d'accès à Berbera : Hargeisa et Tug Argan. En cas d'échec à tenir ces points, l'évacuation est envisagée.

Les premières troupes italiennes franchissent la frontière le 3 août et commencent à avancer sans grande diffi-

AOI_26 ▼ Le Fury n° 206 est transféré fin juillet 1940 par le *Lieutenant* Patrick Rushmere vers les terrains avancés du Kenya. L'appareil sera détruit le 5 octobre 1940 au-dessus du terrain de Wadjir lors d'un vol d'entraînement avec le *Lieutenant* Dirk C. Uys aux commandes. Collection : SAAF Museum.

AOI_27 ▼ Les trois protagonistes du combat du 14 août 1940 : de gauche à droite, *Lieutenants* Pieter de Jager Fritz, Adrian M. Colenbrander et Basil Guest. Ce dernier sera le seul à survivre à la guerre, les deux autres seront tués les 7 mai 1941 et 11 novembre 1942. Collection : SAAF Museum.

culté. L'objectif initial de la Regia Aeronautica consiste à neutraliser les terrains de Berbera et Laferug. La première attaque ne rencontre guère de succès, puisque le S.81 du *Capitano* Parmeggiani est endommagé lors de l'intervention des Gladiator N5778 et L9047 (*Flight Lieutenant* Reid et *Sergeant* Hendy) basés sur place. La RAF commence à réagir le 5 août, lorsque neuf Blenheim du N° 8 *Squadron* attaquent des concentrations de troupes à Hargeisa toute la journée. Le L8375 (*Pilots Officers* Roy K. Felstead et Tom M. Mitchell ; *Sergeant* Aubrey D. Wright) est perdu, avec son équipage, probablement victime du *Sottotenente* Vincenzo Forcheri de la 410^e *Squadriglia*. Les appareils de la RAF, opérant loin du front, aux limites de leur autonomie et sans escorte, ne peuvent que difficilement peser sur la bataille, contrairement à la Regia Aeronautica qui est en mesure de disposer de nombreux avions aux abords immédiats des zones de combat [4].

DOTATION REGIA AERONAUTICA, CONQUÊTE SOMALILAND

25 Fiat CR.42 / CR.32	410 ^e , 411 ^e et 413 ^e <i>Squadriglie</i>
9 Ro.37bis	110 ^e <i>Squadriglia</i>
11 S.79	44 ^e bis <i>Gruppo BT</i>
19 S.81	4 ^e bis et 29 ^e bis <i>Gruppi BT</i>
12 Ca.133	27 ^e bis <i>Gruppo BT</i>





L'aviation italienne décide de frapper un grand coup le 8 août pour gagner définitivement la supériorité aérienne. Deux Fiat CR.32 (*Capitano* Corrado Ricci ; *Sergente Maggiore* Giovanni Tellurio) de la 410^e *Squadriglia* et deux Fiat CR.42 (*Tenente* Luciano Cacciavillani et *Sottotenente* Miroslav Komjanc) de la 413^e sont envoyés, depuis le terrain avancé d'Hargesia, sur Berbera. Sur place, deux Gloster Gladiator du N° 94 *Squadron* sont en alerte lorsque les Italiens leur tombent dessus. Un des pilotes essaie de décoller immédiatement, mais il n'a pas le temps de rejoindre le N5778 avant sa destruction par le *Capitano* Corrado Ricci. Le second (N5890) subit les attaques des *Sottotenente* Miroslav Komjanc et *Sergente Maggiore* Giovanni Tellurio, le réduisant en cendres, éliminant le détachement basé à Berbera. Selon le *Capitano* Corrado Ricci :

« Je suis le premier à décoller. Après une demi-heure de vol, les premières lueurs apparaissent. Voici l'aérodrome : deux avions sombres, parqués l'un à côté de l'autre. Ce sont des Gladiator. Nous sommes au ras du sol, quelques collines nous cachent de l'ennemi... Nous arrivons ! Avec une chandelle rapide, je monte à 500 m, puis je plonge sur le chasseur à gauche, tandis que je vois un homme s'éloigner. J'ouvre le feu, un vent violent perturbe ma visée, mes balles touchent le sol, cependant quelques-unes atteignent l'avion. Je tire le manche rapidement, frôlant les ailes du Gladiator, derrière moi j'entends que Tellurio et Komjanc tirent aussi. La défense antiaérienne adverse est, désormais, bien éveillée, des traceurs bleutés, des explosions, tandis que les navires se transforment en volcans, et les mitrailleuses aux extrémités de l'aérodrome tirent. Je fais un grand tour : l'autre Gloster brûle, mais pas le mien ; cependant, après une seconde rafale, il en est de même. »

À la suite de cette attaque, les derniers Gladiator sont rappelés à Aden. Désormais, les Britanniques ne peuvent plus compter que sur les Blenheim Mk. IVF du N° 203 *Squadron*, seuls chasseurs disposant de l'autonomie nécessaire.

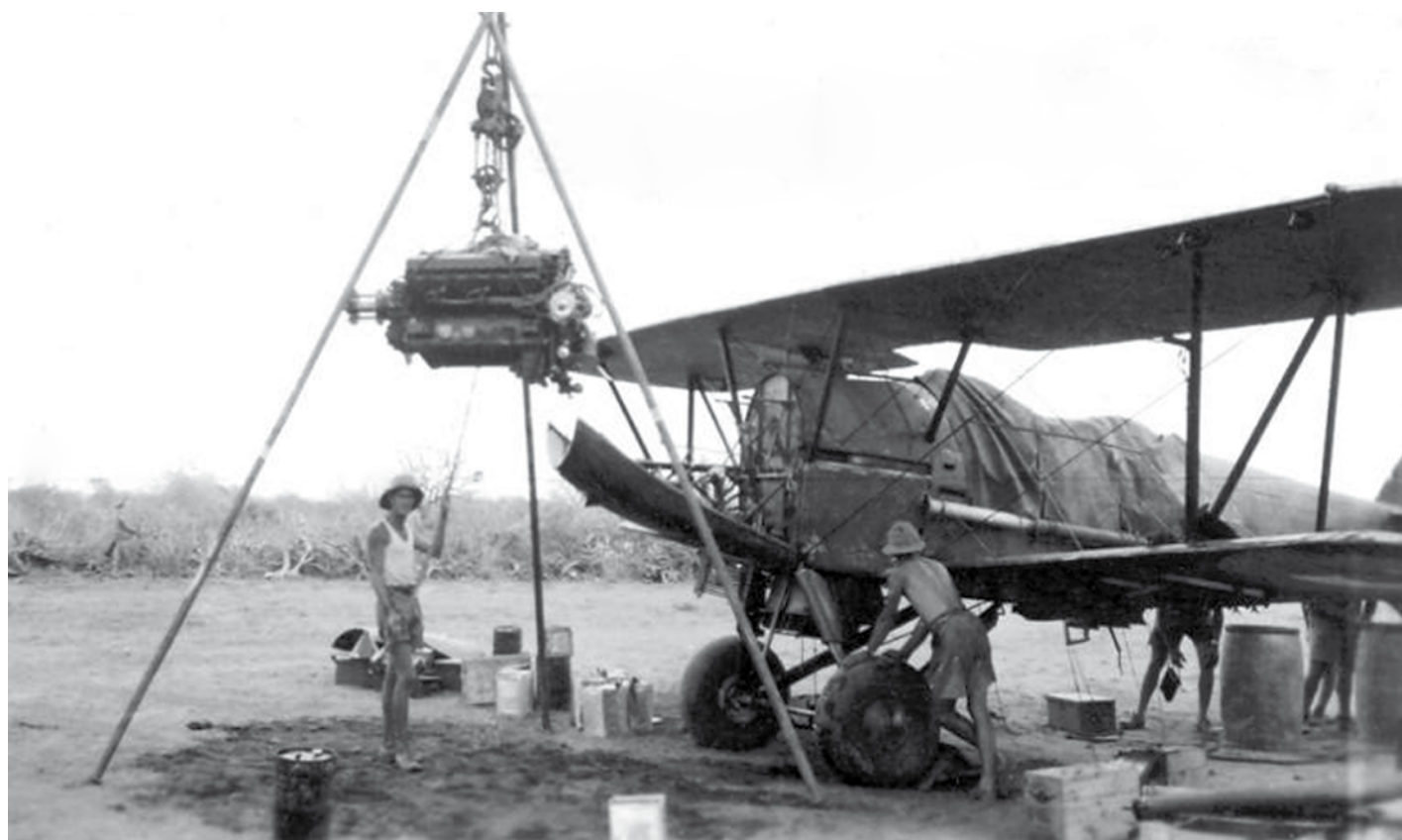
Selon un officier du *Northern Rhodesian Regiment* : « La route de Hargeisa à Berbera traverse un défilé : Tug

[4] Malheureusement, l'absence d'archives empêche de pouvoir reconstituer son action.

AOI 28 et 30 ▼ et ▲
Illustration des installations sommaires des aérodromes frontaliers au Kenya.
Maintenance d'un Hartbeest du N° 40 (SAAF) *Squadron*.
Collection : SAAF Museum.

Argan. 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. 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-chausses blancs avec bottes à revers noirs sur un destrier blanc, tenter de les regrouper. Mais il est rapidement éliminé par un éclat d'obus. »

En effet, les Italiens lancent, à l'aube du 11, l'assaut contre cette position afin d'ouvrir 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 circonstance 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 qui envoie au moins six Ca.133 et trois S.81 harceler les positions adverses, malgré la perte d'un S.81. La situation des Britanniques s'aggrave dans la nuit du 13 lorsque des éléments adverses commencent à s'infiltrer dans le dispositif. Ils sont appuyés par plusieurs Ca.133 du 27° Gruppo qui bombardent les défenses à intervalles réguliers. À Aden, par contre, les Blenheim sont aux limites de leur utilisation, et la RAF ne peut envoyer que trois appareils du N° 8 Squadron sur l'aérodrome de Jijiga pour essayer d'interrompre l'action de la Regia Aeronautica, mais sans résultat. Dans un dernier effort désespéré, le N° 223 Squadron et ses onze Wellesley reçoivent l'ordre de rejoindre Aden.

Finalement, le 15 août, le General Henry M. Wilson prend sur lui la décision d'autoriser l'évacuation du Somaliland afin d'essayer de sauver le plus de troupes possible. La situation s'accélère lorsqu'en fin d'après-midi les défenses de Tug Argan craquent et évacuent en catastrophe la position. Si l'avance italienne est en mesure d'être retardée, la chute de Berbera est désormais imminente. Dans le même temps, le N° 223 Squadron entre en action lorsque sept Wellesley sont envoyés sur Dessie avec deux objectifs : effectuer un passage bas au-dessus de la ville pour impressionner la population locale et démontrer la puissance britannique face au colonisateur italien, puis bombarder l'aérodrome. Si l'attaque s'avère

AOI_33 et 34▲ Des Gladiator du N° 1 (SAAF) Squadron sur l'aérodrome de Khartoum.
Collection : SAAF Museum.

AOI_35▼ Un Fairey Battle du N° 11 (SAAF) Squadron en cours de maintenance.



un échec en raison d'un manque de visibilité, on peut s'interroger quant à l'intérêt d'une « opération de propagande », aux résultats probablement négligeables, au moment même où les forces britanniques souffrent d'une absence de moyens aériens à Tug Argan. De même, si le N° 8 Squadron effectue sept vols, là encore la quasi-totalité est consacrée à des attaques sur les aérodromes de l'Ouest érythréen et du Nord éthiopien sans grands résultats.

Si la situation pouvait sembler proche de la catastrophe, la veille au soir, la décision de suspendre la poursuite permet aux Britanniques d'organiser l'évacuation. Il est vrai que la confirmation de ce fait par la Regia Aeronautica peut avoir incité les Italiens à limiter les pertes et les affrontements inutiles pour un territoire dont la conquête n'est plus qu'une question de jours. Dans un dernier effort, cinq Blenheim (deux du N° 8 et trois du N° 39 Squadrons) sont envoyés sur Hargeisa. Cependant, l'aérodrome avancé est en cours d'évacuation, et les dégâts ne peuvent être que mineurs. Le retrait se termine le 18 avec succès lorsque l'arrière-garde embarque à bord des derniers navires. Les Italiens, toujours prudents, préfèrent attendre le lendemain pour faire leur entrée dans la ville, permettant de conclure la conquête de la Somalie britannique. La RAF se lance dans un dernier baroud d'honneur. À l'aube, trois Blenheim du N° 8 Squadron décollent pour bombarder les concentrations de troupes vers Laferug. Cependant, arrivés sur l'objectif, ils sont immédiatement interceptés par deux Fiat CR.32 de la 410° Squadriglia (Sottotenente Alberto Veronese et Sergente Maggiore Volpe), et le L1479 est descendu en flammes. Si les trois membres d'équipage peuvent sauter, seul l'un d'entre eux, le Sergeant Albert T. Gay, survira, les deux autres, les Leading Aircraftmen Ernest C. Clarke et Matthew E. Porter, décéderont de leurs blessures. Les opérations aériennes se terminent lorsqu'un Blenheim du N° 203 Squadron effectue une dernière reconnaissance sur Berbera, puis escorte le HMAS Hobart, dernier navire à quitter le port avec une partie du commandement britannique.

Durant la quinzaine de jours de la bataille pour le Somaliland, la RAF a effectué 184 sorties et largué 60 tonnes de bombes, perdant sept appareils (cinq Blenheim Mk. I et deux Gladiator) et onze endommagés (huit Blenheim Mk. I, deux Blenheim Mk. IVF et un Wellesley), causant la mort de onze hommes pour quatre victoires revendiquées (deux S.79, un S.81 et un Fiat CR.32). La Regia Aeronautica aurait perdu au moins trois avions (un S.79 et deux S.81) et huit endommagés (deux S.79, trois S.81, deux Fiat CR.32 et un CR.42), entraînant la mort d'une dizaine d'hommes pour douze revendications (six Blenheim et six Gladiator). Là encore, l'absence de sources fiables ne permet pas d'avoir plus de détails.



II) LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA SAAF (AOÛT – DÉCEMBRE 1940)

Fin août, les deux principaux acteurs se retrouvent dans une situation de blocage : les Italiens ont conclu la sécurisation du périmètre défensif de l'AOI, et les Britanniques ne disposent pas encore des effectifs nécessaires pour envisager une contre-attaque. Sur le plan aérien, la situation n'est guère meilleure. La Regia Aeronautica se trouve dans la nécessité absolue de conserver ses effectifs dans l'attente d'une probable offensive adverse au printemps. La RAF commence à souffrir d'une maintenance de plus en plus difficile d'appareils obsolètes (les trois *Squadrons* de Wellesley peuvent difficilement aligner plus de six machines à la fois), des lourdes pertes pour le Somaliland (les N° 11 et N° 39 *Squadrons* n'ont plus que cinq Blenheim) et d'un retrait pour modernisation de certaines unités (le N° 14 *Squadron* sur Blenheim et le N° 237 (*Rhodesia*) *Squadron* sur Lysander en novembre). C'est finalement la SAAF qui va prendre le relais grâce à un renforcement de ses moyens et une montée en puissance de son aviation de chasse lui permettant de s'imposer progressivement comme l'acteur principal à la fin de l'année 1940.

Après son action ratée de juin, le N° 1 (SAAF) *Squadron* a été retiré pour assurer la défense des ports kenyans. Néanmoins, l'absence de menace et la multiplication des raids de nuisance sur les aérodromes avancés imposent son retour sur le front avec ses Fury. Ainsi, le 2 août, les *Lieutenant* Patrick Rushmere (n° 205) et *Flight Lieutenant* Robert S. Blake (n° 203) revendiquent la destruction d'un Ca.133 de la 8^e *Squadriglia* au-dessus de Wadjir. Le rapport précise, toutefois, que sur les trois chasseurs envoyés, seul un a rempli sa mission sans problème technique.

Des renforts arrivent le 7 août avec trois Gladiator, suivis par neuf autres provenant des stocks de la RAF en Égypte. Ces derniers, sous les ordres du *Captain* Schalk van Schalkwyk, sont néanmoins stoppés à Khartoum pour opérer sur le front Nord. Si le détachement du Nord conserve l'identité du N° 1 (SAAF) *Squadron*, celui du Kenya devient le N° 2 (SAAF) *Squadron*. Les Gladiator connaissent, rapidement, leur baptême du feu lorsque trois Ca.133 sont repérés en direction de Wadjir ; le 14 août, trois chasseurs décol-

AOI_36▲ Le *Captain* Brian J.L. Boyle à côté de son Gladiator N5852 sur le terrain avancé de « Heston » le 5 novembre 1940. L'appareil sera perdu le lendemain lors du combat désastreux contre les Fiat CR.42. Collection : SAAF Museum.

lent, mais sans résultat. Selon le *Lieutenant* Adrian M. Colenbrander :

« Aujourd'hui, trois Caproni sont arrivés au-dessus de notre aérodrome. Nous avons eu quatre minutes pour décoller, j'ai rapidement intercepté l'ennemi avec Guest. Nous attaquons le n° 2, cependant, il s'échappe dans les nuages. Je suis juste à côté du n° 3 et tire une longue rafale. Pieter nous rejoint, et avec Guest, ils tirent à plusieurs reprises, mais sans pouvoir évaluer les dégâts.

Aucun de nous trois n'a la moindre idée sur quoi il ouvre le feu. Immédiatement après, les Ca.133 larguent leurs bombes et repartent en sens inverse, l'un traînant derrière. Nous tentons de les poursuivre, mais ils disparaissent dans les nuages. »

Devant les premiers résultats, le commandement sud-africain est contraint de reconnaître qu'en l'état actuel, ses chasseurs ne sont pas en mesure de prendre l'avantage en combat aérien : ses appareils sont d'une qualité tout juste équivalente, ses pilotes ont une formation inférieure à celle des Italiens, et ses réserves sont incapables de supporter les pertes prévisibles. Dès lors, la solution est logique : si la SAAF ne peut éliminer son adversaire dans le ciel, elle doit le faire au sol.

Cette stratégie est facilitée par le retour du N° 11 (SAAF) *Squadron* rééquipé en Fairey Battle. L'appareil a certes montré ses limites en Europe, mais en AOI, il fait des merveilles grâce à sa capacité en bombes et sa vitesse, comparativement aux vieux biplans Hartbees ou au Ju 86 dont la maintenance est d'une grande complexité. Plusieurs attaques ont lieu sur Mogadiscio à la fin du mois, avec la destruction d'au moins cinq Ca.133. Quelques renforts supplémentaires arrivent au N° 2 (SAAF) *Squadron* sous la forme de six Hawker Fury et d'un Hurricane (n° 272). Au Soudan, la vie du N° 1 (SAAF) *Squadron* s'avère des plus difficiles, avec un manque de personnel flagrant, notamment pour les postes techniques, les pilotes étant souvent obligés de prêter main-forte aux rares mécaniciens et d'accomplir diverses tâches administratives [5].

Une première action a lieu le 18 septembre lorsque trois Gladiator (*Major* Schalk van Schalkwyk, *Second Lieutenants* Johan J. Coetzer et John L. Hewitson), en patrouille au-dessus de Kassala, interceptent deux Fiat CR.42 et les revendiquent détruits. On ne trouve néanmoins aucune trace de cet événement dans la rare documentation italienne ayant survécu.

[5] Cette situation explique l'état parfois défaillant des archives, souvent rédigées dans l'urgence ou complétées après les faits.



Le reste du mois se limite à des détachements de quatre appareils sur des terrains avancés, tous plus mal équipés les uns que les autres, pour couvrir les premiers déploiements des troupes britanniques sur la frontière soudanaise.

Les N° 11 et 12 (SAAF) *Squadrons* continuent leur longue série d'attaques contre les aérodromes italiens en se concentrant cette fois sur ceux du Sud éthiopien (Jimma, Shashamanna et Yavello) avec quelques succès. Selon, le *Captain* Denis B. Raubenheimer : « *Yavello était très dangereux. Initialement, les Italiens avaient de très bons chasseurs sur place. Mais l'aérodrome a été lourdement puni, avec des bombes tombant sur la piste et les cantonnements. L'endroit est devenu rapidement intenable, puisqu'ils ont décidé de retirer leurs appareils.* »

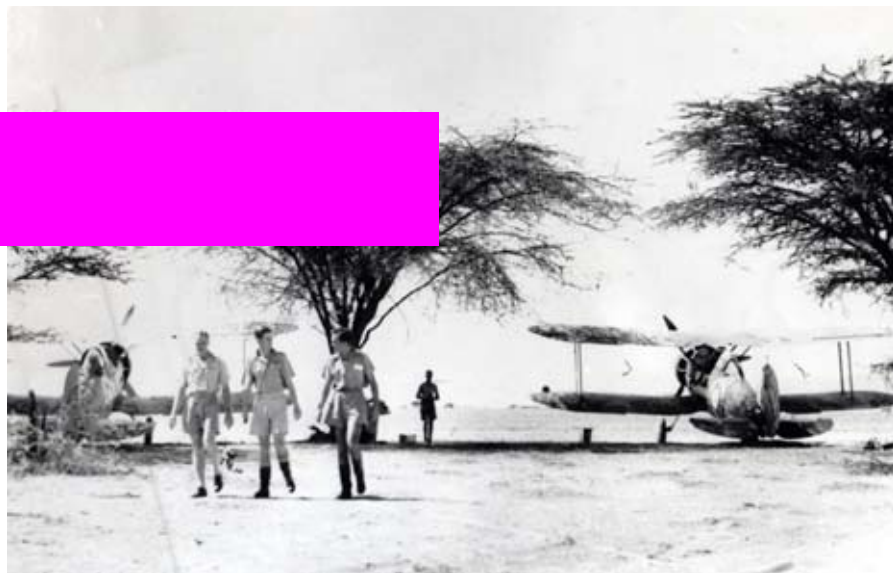
Cependant, la SAAF perd plusieurs avions dans ces bombardements (un Ju 86 et trois Battle). Là encore, il demeure difficile d'analyser les résultats de cette *bomber offensive*. Selon un document récupéré à Jimma, après la capture de la base, les Italiens auraient perdu, entre juin 1940 et février 1941, trente-huit appareils au sol, auxquels s'ajoutent vingt-trois autres endommagés. À noter que seuls sept avions sur les soixante-un déployés sur les bases du Sud éthiopien auraient été victimes de la chasse adverse.

Le 4 octobre, trois Gladiator du N° 1 (SAAF) *Squadron* sont envoyés au-dessus du terrain de Metemma pour provoquer l'adversaire.

Trois Fiat CR.42 de la 412^a *Squadriglia* relèvent le défi. Dans le combat qui s'ensuit, deux victoires sont revendiquées par les *Captain* Brian J.L. Boyle et *Lieutenant* Servaas de K. Viljoen. Effectivement, le *Sergente* Ottavio Bracci, blessé, doit sauter en parachute, tandis que le *Sottotenente* Fiorindo Rosmino revendique un adversaire (le Gladiator N5852 est signalé endommagé). La 412^a *Squadriglia* répond à cette nouvelle menace en visant l'aérodrome de Gedaref avec sept Fiat CR.42 le 16. L'attaque est un succès, puisque le *Capitano* Antonio Raffi signale dans son rapport la destruction de huit Wellesley et deux Gladiator. Les Sud-Africains ne peuvent intervenir à temps en raison de problèmes de communication. Les archives du N° 47 *Squadron* confirment bien la destruction des bombardiers, quoique les deux Gladiator s'avèrent être deux Vincent ; Gedaref est immédiatement évacué. Le N° 1 (SAAF) *Squadron* réplique deux jours plus tard, lorsque les *Captain* Boyle, *Lieutenants* Andrew Duncan et Robin Pare détruisent trois chasseurs italiens et six bombardiers sur le terrain de Barentu. Une caisse de champagne est envoyée par le commandant britannique du secteur pour récompenser les pilotes.

Au sud, par contre, le N° 2 (SAAF) *Squadron* est renforcé le 24 octobre par le N° 3 (SAAF) *Squadron* du *Major* Lawrence A. Wilmot, avec ses seize Hurricane Mk. I, permettant de disposer enfin d'appareils modernes. En effet, les Fury montrent leurs limites à plusieurs reprises, comme le 21, quand ils arrivent avec seize minutes de retard pour intercepter des Ca.133. La journée du 31 est proche de tourner au drame lorsque deux Ju 86 transportant les *Major Generals* Alan G. Cunningham, Alfred R. Goodwin-Austen et le Premier ministre sud-africain Jan Smuts sont interceptés par deux Fury. Heureusement, le *Lieutenant* Douglas D. Pannell rate sa passe, avant de s'apercevoir de son erreur !

À la suite de la réunion entre ces trois personnalités, diverses décisions sont prises pour l'offensive à venir, dont un galop d'essai. À cet effet, le 10th Indian Infantry Brigade Group est chargé d'occuper le fort de Gallabat. Cette attaque vise notamment à améliorer la collaboration entre les troupes terrestres et l'aviation. Ainsi, un détachement du N° 1 (SAAF) *Squadron* et le K Flight sont envoyés sur un terrain avancé pour assurer la supériorité aérienne, tandis que les Wellesley et Vincent des N° 47 et 223 *Squadrons* doivent appuyer l'attaque. L'opération est lancée au matin du 6 novembre. Si les troupes terrestres occupent le fort dans la soirée, la situation aérienne est plus difficile. Les deux unités de chasse sont littéralement



AOI_40
▲ Le N° 2 (SAAF) *Squadron* au Kenya. Après les lourdes pertes de Gallabat, tous ses Gladiator seront transférés au Soudan, au désespoir des pilotes, qui devront se contenter des Hawker Fury, ce qui explique l'activité opérationnelle très réduite du *Squadron* en Afrique de l'Est. Collection SAAF Museum.



AOI_39 ► Un Wellesley du N° 47 *Squadron* au décollage de Gallabat.



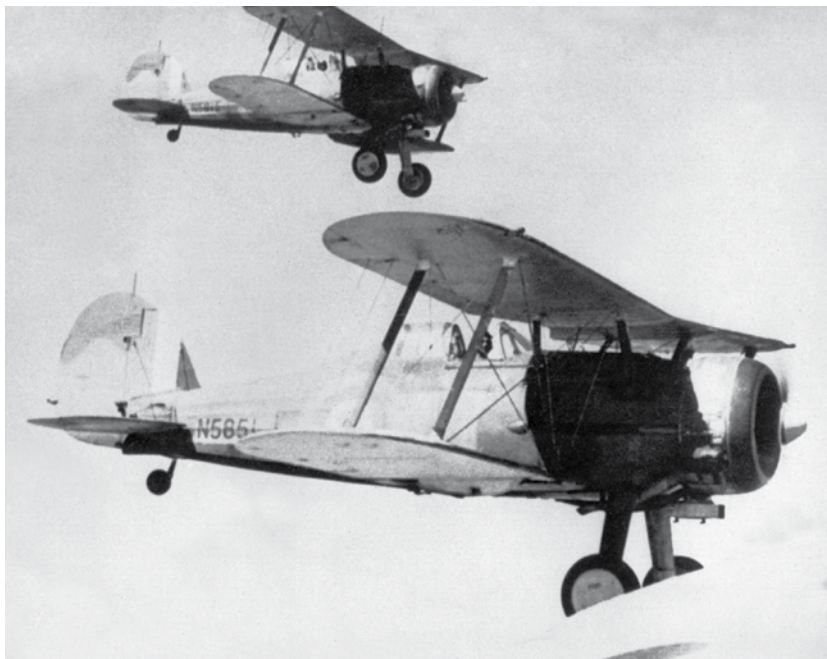
décapitées dès les premières heures par les Fiat CR.42, qui abattent cinq Gladiator, dont ceux des deux commandants : *Flight Lieutenant* K.H. Savage (L7614) et *Major* Schalk van Schalkwyk (N5855). Si les Sud-Africains réussissent à abattre deux Ca.133 dans l'après-midi, le *Flight Officer* Jack M. Hayward (K7977) est tué aux commandes du dernier appareil du K *Flight*, victime probable du *Tenente* Mario Visintini. Le lendemain, quatre autres chasseurs sud-africains sont engagés par quatre Fiat CR.42 lors de l'escorte de cinq Wellesley du N° 47 *Squadron*. Un Gladiator supplémentaire, celui du *Lieutenant* Pare, est rendu inutilisable en raison des dégâts subis en combat. Avec seulement trois appareils disponibles, les Sud-Africains sont rappelés à Karthoum. Cette conquête rapide de la supériorité aérienne permet à la Regia Aeronautica de se concentrer sur les troupes indiennes qui sont harcelées par les S.81 et Ca.133. Face à cette situation, ordre est donné d'évacuer Gallabat. Il s'agit néanmoins de la dernière grande victoire de la Regia Aeronautica. Comme l'indique le *Generale* Pietro Pinna : « Nous sommes forcés, désormais, d'assumer une attitude strictement défensive sur l'ensemble du front et de nous préparer à subir l'initiative de l'ennemi. »

VICTOIRE TACTIQUE ITALIENNE, VICTOIRE STRATÉGIQUE BRITANNIQUE

Cette offensive ratée contre Gallabat marque la fin de ce qu'on pourrait définir comme la première phase de la campagne d'AOI. Celle-ci a surtout été caractérisée par trois éléments. Tout d'abord, la volonté britannique de neutraliser la menace d'un blocage de la mer Rouge par les Italiens grâce à une série d'attaques contre les ports et aérodromes d'Érythrée. Certes, il apparaît que progressivement la Regia Aeronautica va transférer ses unités vers l'intérieur. Toutefois, il est difficile d'en attribuer l'unique responsabilité aux attaques aériennes. En effet, la majorité de ces dernières sont le fait d'un nombre réduit d'appareils, et les résultats sont souvent des plus limités (en ce sens, les archives disponibles montrent bien que les équipages étaient souvent réalistes quant à leurs actions). Il faut en outre bien reconnaître que le commandement italien se retrouve confronté à plusieurs impératifs : éviter une guerre d'attrition ; gérer une situation intérieure délicate ; l'échec de ses propres bombardements ou tentatives d'agir sur le trafic maritime. Par ailleurs, conformément à sa stratégie défensive, l'Italie se voit dans la nécessité de lancer une série d'attaques limitées aux frontières afin de sécuriser l'Empire et réduire ses lignes de défense. D'où la nécessité de redéployer ses unités de bombardement afin de soutenir les opérations terrestres en des lieux très éloignés les uns des autres. Car une autre des caractéristiques majeures des opérations aériennes est l'extrême étendue du théâtre d'opérations imposant une autonomie importante des différents fronts les uns par rapport aux autres. Durant toute cette période, les Britanniques se retrouvent dans l'attente par manque de moyens sur place : la situation initiale des forces aériennes démontre bien cet état de fait, avec des appareils obsolètes à la valeur combative des plus réduites. Mais surtout, les Britanniques peuvent s'accrocher à un espoir : l'épuisement à terme de leur adversaire faute de liaison avec la métropole et une stratégie initiale d'isolement et non d'occupation. Les souvenirs de la campagne contre l'insaisissable général von Lettow-Vorbeck au cours de la Première Guerre mondiale sont sûrement encore présents et expliquent cette méfiance initiale. Toujours est-il que la Regia Aeronautica, malgré ses victoires durant l'année 1940, se trouve confrontée à un combat qu'elle ne peut gagner à terme, et pour lequel chaque perte (matérielle et humaine) a un impact

réel face à un ennemi qui peut moderniser son équipement (Blenheim pour le N° 14 *Squadron*, Lysander pour le N° 237 *Squadron* ou Fairey Battle et Hurricane pour les Sud-Africains) et bénéficier du renfort non négligeable d'une force aérienne alliée.

Ainsi, au 1^{er} janvier 1941, la Regia Aeronautica ne dispose plus que de 132 appareils opérationnels, dont 41 bombardiers modernes (et 52 Ca.133) et 35 chasseurs. Si les pertes ont été relativement importantes (environ 137 appareils, parmi lesquels 83 abattus ou détruits au sol), elles n'ont été comblées que par les réserves désormais réduites à peu de chose. Au moment où les Britanniques décident de modifier leur stratégie, la Regia Aeronautica a définitivement perdu son avantage (quantitatif et qualitatif) et se retrouve à lutter pour sa survie tout en intervenant activement dans les opérations terrestres qui se déclenchent sur les trois fronts (Nord, Sud et intérieur). ■



AOI_41

▲▲ Les appareils en question sont les N5813, N5815 et N5851 (ce dernier détruit le 14 décembre 1940).
Collection SAAF Museum.

AOI_43

▲ Le N5813 est victime de tirs amis lors du transfert, obligeant son pilote, le *Lieutenant* B. Ronald Dimmock (qui sera tué le 7 mai 1941 lors d'un vol de convoyage depuis Takoradi), à effectuer un atterrissage forcé. L'appareil sera récupéré avec les moyens locaux, mais ne semble pas avoir rejoint le *Squadron* après cet accident. Collection : SAAF Museum.