

La Campagne d'Afrique orientale fait partie de ces événements de la Seconde Guerre mondiale, aujourd'hui partiellement oubliée. L'objectif est de cette série de fournir une Chronique des opérations aériennes au-dessus de la Corne de l'Afrique entre 1940 et 1941, la plus détaillée possible et à jour des nouvelles recherches. Trois volumes seront nécessaires afin de traiter de ces événements aériens.

Ce premier volume porte sur la période s'étendant entre Juin et Décembre 1940 durant laquelle l'Italie lance une série d'offensive afin d'assurer la défense de son Empire d'Afrique orientale, tandis que les Britanniques et Sud-Africains cherchent à renforcer leurs moyens en vue d'une future offensives. L'action des différents belligérants (RAF, SAAF, Regia Aeronautica) est traitée, souvent jour après jour, afin un maximum de précisions en s'appuyant sur les archives disponibles et les différentes publications anciennes comme récentes. De nombreux témoignages émaillent le texte.

L'ouvrage comporte environ 210 pages, 200 photos, cinq cartes, ainsi qu'une liste détaillée des pertes et revendications des différents belligérants.



Couverture : Laure Rousselot

ALEXIS
ROUSSELOT

COMBATS AU-DESSUS DE LA CORNE DE L'AFRIQUE VOL 1

AE

ALEXIS ROUSSELOT

COMBATS AU-DESSUS DE LA CORNE DE L'AFRIQUE

VOL 1 : JUIN - DÉCEMBRE 1940



AE

MÉMOIRES DES GUERRES OUBLIÉES

Forces à disposition

Le plan, arrêté en janvier 1940, porte en théorie sur l'envoi de 20 000 hommes formant la *1st South African Infantry Brigade* entièrement motorisée, appuyée par 10 compagnies et par une force aérienne conséquente. La réalité est très différente. Le principal problème est, qu'à la déclaration de guerre, l'Afrique du Sud ne possède qu'une troupe réduite comptant 264 Officiers et 4 453 hommes de troupe, faiblement équipés et uniquement formés à une lutte de guérilla (du type de celle menée lors des guerres Anglo-Boers), et dont la quasi-totalité avait été recrutée afin de réduire le chômage lié à la crise économique.

La situation de la SAAF n'est guère différente. Si elle peut prétendre à une création ancienne (1921) avec des plans grandioses, la réalité est plus cruelle. Au moment d'entrée en guerre, elle ne dispose que d'une poignée d'avions modernes : quatre *Hurricane Mk I*, un *Fairey Battles* et un *Bristol Blenheim Mk I*. Le reste est constitué de biplans dépassés comme les *Hawker Fury*, *Hart* et *Hartbees*. En outre, elle peut compter sur la mobilisation des appareils de la SAA (*South African Airways*) soit onze *Junkers Ju.52* destinés au transport et dix-huit *Junkers Ju.86* transformables en bombardiers ou de patrouille maritime. Néanmoins, le plan Pirow, institué en 1936 suite à l'invasion de l'Éthiopie par l'Italie, a permis le développement progressif d'une réserve de pilotes et mécaniciens qui autorisera la mise en place de plusieurs Escadrons à partir de la fin 1940.



Rare photographie d'un des premiers *Hawker Hurricane* de la SAAF (début 1940) au dessus de la ville du Cap. Collection : Yuri Maree via Tinus le Roux.

Dès le début de l'année 1940, le *Lieutenant Peter Ffytche-Hogg* est au Kenya afin de reconnaître les éventuels terrains disponibles, préparer l'installation des dépôts de carburant et munitions nécessaires, ainsi que collecter les cartes du secteur. Ces dernières s'avèreront totalement dépassées. Datant des premières missions d'exploration du début du siècle, elles omettent souvent de signaler de nombreux obstacles naturels comme des montagnes de plus de 2 000 mètres, ou situées à parfois plus de 25 km de leur position réelle. Finalement, décision est prise d'envoyer la *No.1 (SAAF) Bomber Brigade* avec à sa tête le *Lieutenant-Colonel Stephen A. Melville*, là encore celle-ci n'existe que sur le papier.



Le *Lieutenant Peter Ffytche-Hogg*. Il est tué le 2 août 1940 lorsque le *Vickers Valencia* (n°269) du *No.50 (SAAF) Squadron* s'écrase lors d'un vol de transfert entre Moshi et Dodoma (Tanzanie). Seule quatre des douze personnes à bord survivent. Collection : Brendan Boyle via Tinus le Roux.

Début mai 1940, le personnel (dix-neuf pilotes et vingt-quatre mécaniciens) de l'unique Escadron de chasse : le *No.1 (SAAF) Squadron* est convoqué à Waterkloof. L'unité est placée sous le commandement du *Major Noël Niblock-Stuart*, avec pour *Flight Commanders* le *Captain Schalk van Schalkwyk* et les *Lieutenant Brian J.L. Boyle* et *Servaas van Breda Theron*. Ils reçoivent l'ordre d'embarquer, le 13 mai, dans trois *Vickers Valentia* du *No.50 (SAAF) Squadron* en direction du Caire. Ils doivent y être formés sur *Gloster Gauntlet*, avant d'être équipés par la RAF en *Gloster Gladiator*. Les *Hawker Hurricane Mk I* et

Italie

Objectifs et Stratégie

La stratégie italienne en AOI est assez simple et consiste à assurer la survie de l'Empire. L'objectif est, d'abord de prendre l'initiative en direction de la Somalie britannique afin de frapper un grand coup dans l'optique de décourager toutes velléités adverses, puis d'attendre l'évolution du conflit. Dans cette optique, une série d'attaques limitée doit avoir lieu le long des frontières. Dans une zone peu développée, voire désertique, la possession des principaux postes-frontières et point d'eau permet de verrouiller toute action adverse.

Selon certains auteurs, cette stratégie, qui s'explique par la nécessité pour le commandement italien d'épargner son capital militaire faute de renfort potentiel dans l'immédiat, aurait eu pour conséquence de les priver du fort avantage qualitatif et quantitatif initial. En effet, les Britanniques craignent une offensive contre l'Égypte par le Soudan. Ce danger aurait été éliminé grâce au renseignement, qui aurait fait croire à une concentration de forces conséquentes le long des frontières. On peut toutefois fortement relativiser l'hypothèse d'une telle offensive. Celle-ci aurait été un véritable cauchemar logistique avec une longue remontée à travers une zone aride et partiellement désertique, une absence d'infrastructure routière et du moindre port pour assurer le ravitaillement... Il est évident que face à une telle attaque, il aurait probablement suffi au Britannique de mener un combat retardateur, puis de laisser s'épuiser le mouvement italien. Par ailleurs, les Italiens disposent d'une force constituée pour la police coloniale, ils n'ont aucunement les moyens mécaniques nécessaires à une opération d'une telle envergure. Il ne faut pas oublier aussi l'état de rébellion en Éthiopie, ainsi que l'existence du front sud qui constituent de menaces sur leurs arrières. L'occasion de l'offensive ratée au Soudan demeure davantage un mythe qu'une réalité, ce que le

commandement italien avait parfaitement compris en prenant la bonne décision.

Plus généralement, les Italiens rencontrent trois problèmes majeurs. Premièrement, leur isolement géographique, par rapport à la métropole, rend difficile, voire impossible, l'envoi de renforts et d'approvisionnement. Deuxièmement, ils sont démunis face aux maladies endémiques de la région, en particulier la malaria. On estime que près d'un quart des hommes défendant Amba Alagi durant le siège d'avril 1941 en souffrent. Troisièmement, la situation « de rébellion latente » force les Italiens à conserver en permanence, en dépit des nécessités du front, un certain nombre d'unités sur place pour maintenir l'ordre et lutter contre les partisans.

Force à disposition

Selon différentes sources, l'Italie dispose en AOI d'une force assez considérable d'environ 250 à 280 000 hommes, dont 91 000 Italiens et 200 000 *Askaris* (troupes coloniales). Ces dernières, représentant environ 70 % du total, sont de qualités très diverses. Si les contingents érythréens et somaliens vont rapidement être craints et réputés comme parmi les meilleurs soldats déployés par l'Italie, ceux en provenance d'Éthiopie n'auront pas la même efficacité. Initialement recrutées afin d'assurer des missions de polices coloniales (avec l'équipement correspondant), peu sûres, celles-ci désertèrent en grand nombre au fur et à mesure de l'avancée des troupes de l'Empire britannique. La qualité des unités « blanches » est aussi très hétérogène. En réalité, seule une unité régulière de l'armée italienne est présente, en l'occurrence, une division des *Granatieri di Savoia*, auquel s'ajoute un bataillon d'*Alpini* ; le reste étant constitué d'éléments auxiliaires : unités territoriales et *Camicie Nere*. L'ensemble des forces terrestres italiennes était équipé d'environ 3 000 mitrailleuses, 24 tanks *Fiat M11/39*, plusieurs chenillettes *L3/35*, 126 véhicules blindés et 813 pièces d'artillerie.

SECTION 1 : OUVERTURE DES HOSTILITES (11 – 30 JUN 1940)

§ 1 : Premières opérations sur le front sud

11 Juin 1940

Sur le front sud, c'est la SAAF qui ouvre les hostilités puisque quatre *Junkers Ju.86* du No.12 (SAAF) Squadron C Flight, sous les ordres du Major Danie du Toit, décollent d'Eastleigh (Kenya). Après deux heures de vol, ils atterrissent sur le terrain avancé de Bura (le long de la frontière avec la Somalie italienne) : « Une piste poussiéreuse en plein bush, sans la moindre infrastructure, les équipages devant aider à ravitailler les appareils à la main. » Ils redécollent à 10 h, équipés de bombes de 250 lb, avec pour instruction de bombarder la forteresse de Moyale (un poste sur la frontière entre le Kenya et l'Éthiopie) où plusieurs colonnes de véhicules, dont des automitrailleuses, sont signalées. Selon, le Major Danie du Toit (n° 641) : « Nous avons attaqué si bas (250 mètres, selon le rapport de mission du fait d'une couverture nuageuse basse), qu'au moins un de nos avions est endommagé 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 Wajir (Kenya), où nous sommes accueillis par les gars du No.237 (Rhodesia) Squadron, qui étaient alors, en alerte avec leurs vieux Hardy. » Il est intéressant de noter que cette attaque a eu lieu six heures avant la déclaration officielle de guerre de l'Afrique du Sud à l'Italie...



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 No.13 (SAAF) Squadron pour des patrouilles maritimes, sera reversé au No.12 lors de son départ en Afrique de l'Est, puis au No.16 ; il sera perdu à la suite d'un accident à Debra Tabor le 23 septembre 1941, alors en dotation au No.5 (SAAF) Coastal Flight. Collection : Lawrie Shuttleworth, via Tinus Le Roux.

De son côté, le No.237 (Rhodesia) Squadron commence une longue série de missions monotones avec ses vieux biplans. Il est difficile de pouvoir décrire ces opérations. Néanmoins, il convient de garder en mémoire que durant les prochains mois, les Rhodésiens vont effectuer, quotidiennement, de nombreux vols individuels consistant à patrouiller le long de la frontière. Ces missions n'aboutiront cependant que rarement à des événements significatifs.





Système de « guet aérien » sur le terrain de Wajir (Kenya). Collection : SAAF Museum, via Tinus le Roux.

16 Juillet 1940

Les No.14 et No.47 (RAF) Squadron continuent avec leurs missions groupées en envoyant cette fois neuf *Vickers Wellesley* (quatre et cinq) sur Asmara vers 9 h 30.

La chasse italienne répond en revendiquant un appareil détruit et un autre probable. Ceci semble correspondre à la réalité puisque le L2641 (*Sergeant* William C.H. Style ; *Corporal* John Clark ; *Leading Aircraftman* Walter Crossland) s'écrase au sol, tandis que le K7771 se pose grièvement endommagé, au point d'être radié des effectifs, sur sa base. Enfin, le K8525 doit se dérouter sur Port Soudan à la suite d'un problème technique. Néanmoins, selon l'ORB du No.47 (RAF) Squadron, les pertes seraient dues à une collision en vol en raison du mauvais temps. En outre, seulement un biplan adverse aurait été observé sans mener d'attaque. Cette action pourrait avoir été menée par la 412 Squadriglia dont au moins deux pilotes, les *Sottotenente* Giovanni Levi et *Sergente Maggiore* Ottavio Bracci pourraient y avoir participé, quoique sans revendiquer aucune victoire.

Au Kenya, la *Regia Aeronautica* retourne sur Wajir où trois *Savoia-Marchetti SM.81* du 29bis Gruppo rapportent la destruction de deux appareils au sol. Cependant, les documents sud-africains ne mentionnent aucun dégât.



Bombardement de l'aérodrome d'Asmara par des Vickers Wellesley. Collection : Imperial War Museum.



Gloster Gladiator du No.2 (SAAF) Squadron. Collection : SAAF Museum Swartkops via Tinus le Roux.

5 Octobre 1940

Faute d'action, le No.2 (SAAF) Squadron programme une série d'entraînement durant le mois d'octobre. Ainsi, le 5 octobre, trois *Junkers Ju.86* du No.12 (SAAF) Squadron sont chargés de simuler une attaque aérienne sur Mombasa. Trois *Hawker Fury* décollent immédiatement pour les intercepter, mais ils sont incapables de les trouver faute de contrôle aérien et d'entraînement. Par ailleurs, l'état des moteurs s'avère problématique, puisque près de 20 à 30 minutes sont nécessaires pour atteindre les 6 000 mètres, tandis que le liquide de refroidissement commence souvent à bouillir dès 941 mètres d'altitude. Malheureusement, durant un autre entraînement, au-dessus de Wajir, visant à attaquer des *Hartbees* du No.40 (SAAF) Squadron, le Lieutenant Dirk C. Uys tombe en vrille et s'écrase aux commandes du *Hawker Fury* n° 206. Gravement brûlé, il est extrait des débris par un soldat du *Gold Coast Regiment* et évacué vers Nairobi. Guéri, il rejoindra son unité dès le 14 novembre.



*Hawker Fury n°206. L'appareil est détruit, par le Lieutenant Dirk C. Uys, durant un entraînement le 5 octobre (vrille) près du fort de Wajir. Le pilote s'en sort avec de graves brûlures. Hospitalisé jusqu'en novembre, il participe à la suite de la Campagne d'Afrique Orientale au sein du No.1 (SAAF). Transformé ultérieurement sur bombardiers, il est tué le 3 avril 1945, au sein du No.34 (SAAF) Squadron, lors d'une collision de nuit à bord du *Liberator Mk VI* (FK302). Collection : SAAF Museum, via Tinus le Roux.*

6 Octobre 1940

Comme le No.237 (Rhodesia) Squadron, le No.40 (SAAF) Squadron continue tous les jours ses opérations de reconnaissance avec ses *Hartbees* depuis les différents terrains avancés au nord du Kenya. Par exemple, le 6 octobre, le *Hartbee* n° 803 (Lieutenant Lawrence H.G. Shuttleworth ; Sergeant Goosen) décolle de Garba Tulla (Kenya) pour une patrouille au-dessus de Arba Jahan (Kenya). Le rapport signale la présence (anormale) de nombreuses traces, sur un chemin de chamelier, trahissant un passage possible de véhicules. Peu après, une concentration d'environ dix mules est observée sur Buna. Le pilote largue, alors, une bombe de 20 lb, laquelle se détache mal du râtelier et tombe à côté. Les mules détalent, néanmoins, effrayer. Après un détour, pour ravitaillement, à Habaswein, l'équipage se pose à Garba Tulla après cinq heures de vol.

10 Octobre 1940

Vers 15 h 45, trois *Caproni Ca.133* du 31bis Gruppo surgissent au-dessus du terrain de Wajir. Ils sont suivis, cinq minutes plus tard, par trois autres appareils du même type sur le terrain de Lodwar. Dans les deux cas, le bombardement ne semble pas donner de résultats significatifs les archives sud-africaines se limitant à mentionner

des bombardiers et contraint de rompre le combat pour rentrer après une poursuite de trente minutes. Néanmoins, les navires britanniques, attaqués à trois reprises dans la matinée, semblent s'en sortir indemnes. Dans la soirée, le terrain de Kamaran reçoit encore la visite de deux appareils italiens.

6 Septembre 1940

Les *Savoia-Marchetti SM.79* du *44bis Gruppo* sont de retour pour attaquer Aden et le convoi *BS 31/2*. Les *Gloster Gladiator* du *No.94 (RAF) Squadron* réagissent et les *N5757 (Sergeant Frederick E. Hendy)* et *N5757 (Pilot Officer Anthony Darling)* sont en mesure d'intercepter les bombardiers italiens au-dessus de Khor Umera vers 8 h 30. Plusieurs passes sont effectuées, mais les pilotes britanniques ne sont pas en mesure de juger du résultat. Toutefois deux *Savoia-Marchetti SM.79* sont endommagés, le premier se posant en urgence à Adigala en raison d'une fuite de carburant, tandis que le second est signalée victime d'un arbre à l'atterrissage sur le terrain de Dire Dawa. Une victoire sera, cependant, validée peu après par la *RAF*, après qu'un appareil italien soit repéré endommager au sol à Zeilah. Il s'agit peut-être du *Savoia-Marchetti SM.79* cité plus haut, quoique les deux zones ne correspondent pas.

En tout été de cause, cette série de raids autorise deux observations. Elle illustre les résultats réduits de la campagne aérienne de la *RAF* contre les aérodromes d'Érythrée et du Nord éthiopien. Du fait de l'étendue du territoire, les Italiens ont eu simplement besoin de renvoyer leurs appareils vers l'intérieur pour éviter les bombardements puis de les redéployer sur les aérodromes en question, lorsque nécessaires. Par ailleurs, les faibles moyens disponibles ne permettent pas d'en interdire l'utilisation. On peut noter, ainsi, que Dire Dawa ne sera pas inquiété pendant ces journées, notamment en raison d'une crise de la disponibilité en avion du côté britannique. Inversement, les résultats médiocres des *Savoia-Marchetti SM.79* prouvent le danger extrêmement réduit d'une fermeture de la mer Rouge à la suite d'actions aéronavales italiennes. Ainsi durant ces quelques jours, la *Regia Marine* sera totalement absente. Là encore, la question des ressources matérielles disponibles

se pose aussi pour la *Regia Aeronautica* afin de prolonger les nuisances.

7 Septembre 1940

Pour une fois, le *No.430 (RAF) Flight* fait les gros titres lorsqu'un *Vickers Vincent* (un second est endommagé au décollage) et deux *Gloster Gauntlet* décollent d'Azaza, à 11 h 20, pour attaquer le terrain de Metemma. Alors que ce dernier largue ses bombes à 13 h 5, un *Caproni Ca.133* est aperçu par le *Flight Lieutenant A.B. Mitchell (Gloster Gauntlet K5355)*. Ce dernier attaque immédiatement l'appareil italien et l'endommage gravement, le contraignant à un atterrissage forcé sur le nez. Afin de le détruire définitivement, le *Flight Lieutenant A.B. Mitchell* exécute encore quatre passages en larguant ses bombes (deux bombes incendiaires de 11 kg) puis en terminant à la mitrailleuse. Cependant, les rares documents italiens ne mentionnent aucune perte d'un *Caproni Ca.133* pour cette journée.

Désormais, la question de la disponibilité des *Vickers Wellesley* devient un problème réel pour le *No.254 (RAF) Wing* au Soudan. En effet, les pertes et les problèmes de maintenance deviennent difficilement supportables pour un appareil qui n'est plus en production. Deux décisions sont, alors, prises. D'abord, dans la mesure du possible, les attaques seront effectuées à haute altitude et de nuit. C'est le cas, le 7 septembre, puisque trois *Vickers Wellesley* sont envoyés sur Massawa entre 16 h 50 et 22 h. À noter que les équipages font état de dysfonctionnement pour l'utilisation du viseur de bombardement dans ces conditions. Ensuite, le *No.14 (RAF) Squadron* sera transformé sur *Bristol Blenheim* (les premiers exemplaires arrivent le 14 septembre), tandis que les *Vickers Wellesley* encore disponibles seront regroupés dans un stock commun aux *No.47* et *No.223 (RAF) Squadron*.

9 Septembre 1940

Après une escale, la veille au soir, à Ras Ara, quatre *Bristol Blenheim* des *No.11* et *No.39 (RAF) Squadron* décollent à 5 h 55 pour bombarder l'aérodrome de Dessie en Éthiopie. Ils sont accueillis sur place par deux *Fiat CR.32*

29bis Gruppo	Savoia-Marchetti SM.81	Sottotenente Titi et équipage (capturés)	Gravement endommagé en combat aérien, atterrissage forcé, Lofitaung.
29bis Gruppo	Savoia-Marchetti SM.81	Sottotenente Argento et équipage tué, sauf opérateur radio Signozelli (capturé)	Abattu en combat aérien (Lofitaung).
<i>26 Octobre 1940</i>			
No.14 (RAF) Squadron	Blenheim T2057	Squadron Leader Deryck C. Stapleton (blessé)	Erreur d'identification par un Gloster Gladiator du K Flight. Gravement endommagé, atterrissage forcé à Port Soudan. Radié des effectifs.
<i>29 Octobre 1940</i>			
No.3 (SAAF) Squadron	Hurricane n°281	Lieutenant Charles T. Gould (tué)	Décorche à l'atterrissage, s'écrase, Nairobi.
<i>30 Octobre 1940</i>			
No.14 (RAF) Squadron	2 Bristol Blenheim Mk IV		Rentrent endommagés par la DCA lors du bombardement de Massawa.
<i>1^{er} Novembre 1940</i>			
No.1 (SAAF) Squadron	3 Gladiator	Captain Brian J.L. Boyle, Lieutenant Andrew Duncan et Robin Pare.	Légèrement endommagé par la défense anti-aérienne durant une attaque au sol, rentrent à Azzosa.
<i>4 Novembre 1940</i>			
No.11 (SAAF) Squadron	Fairey Battle n°908 (L5088)	Lieutenant Brian L. Hutchinson, Air Sergeant H.G. Firth et I.S. Thorburn (capturés)	Bombardement Negele Borana, abattu par la DCA.
	Savoia-Marchetti SM.79	2 morts et 2 blessés	Opération anti-navire en Mer Rouge, combat aérien.
412 Squadriglia	Fiat CR.42	Sottotenente Mario Proserpio (blessé)	Combat aérien, Metemma.
<i>6 Novembre 1940</i>			
No.47 (RAF) Squadron	Wellesley K7733	Sergeant Aldus	S'écrase à au décollage.
K (RAF) Flight	Gladiator L7614	Flight Lieutenant Kenneth H. Savage (tué)	Combat aérien; Gallabat – Metemma.
K (RAF) Flight	Gladiator K7969	Pilot Officer Harold B. Kirk	Combat aérien; Gallabat – Metemma.
K (RAF) Flight	Gladiator L7612	Pilot Officer Jack Hamlyn (blessé)	Combat aérien, gravement endommagé, atterrissage forcé; Gallabat – Metemma.
K (RAF) Flight	Gladiator NK7977	Flying Officer Jack M. Hayward (tué)	Combat aérien; Gallabat – Metemma.
No.1 (SAAF) Squadron	Gladiator N5855	Major Schalk van Schalkwyk (décède de ses brûlures)	Combat aérien; Gallabat – Metemma.
No.1 (SAAF) Squadron	Gladiator N5852	Captain Brian J.L. Boyle (blessé)	Gravement endommagé, atterrissage forcé; combat Gallabat – Metemma
412 Squadriglia	Fiat CR.42	Sottotenente Fiorindo Rosmino	Légèrement endommagé, combat aérien; Gallabat – Metemma.
<i>7 Novembre 1940</i>			
No.1 (SAAF) Squadron	Gladiator	Lieutenant Robin Pare (blessé)	Gravement endommagé, atterrissage, Gheigana (près de Gallabat).
<i>9 Novembre 1940</i>			
No.1 (SAAF) Squadron	Gladiator N5813	Lieutenant Ronald Dimmock	Endommagé par des tirs amis au sol, atterrissage, 16 km au sud de Juba.
<i>12 Novembre 1940</i>			

No.2 (SAAF) Squadron	1 Caproni Ca.133	Lieutenant Hendrik J.P. Burger	Garissa.
25bis Gruppo	2 appareils détruits au sol + 1 chasseur détruit en combat	(Caproni Ca.133)	Garissa.
<i>20 Octobre 1940</i>			
No.203 (RAF) Squadron	1 Savoia-Marchetti SM.79 détruit	Pilot Officer Heslop M.F. Barnitt et Sergeant Albin J. Finch (Blenheim)	Sud Massawa
<i>23 Octobre 1940</i>			
No.223 (RAF) Squadron	Deux bombardiers détruits au sol	Flying Officer Roden, Pilot Officer Buckle, Sergeant Pitt (Wellesley K2691)	Asmara.
<i>25 Octobre 1940</i>			
No.2 (SAAF) Squadron	1 Savoia-Marchetti SM.81 détruit	Lieutenant Douglas H. Loftus (Hurricane, n°285 ?)	Lofitaung.
No.2 (SAAF) Squadron	1 Savoia-Marchetti SM.81 détruit + 1 endommagé	Flight Lieutenant Robert S. Blake (Hurricane, n°285 ?)	Lofitaung.
<i>1er Novembre 1940</i>			
No.1 (SAAF) Squadron	1 Caproni Ca.133	Captain Brian J.L. Boyle, Lieutenant Andrew Duncan et Robin Pare (Gladiator)	Gallabat.
<i>4 Novembre 1940</i>			
No.203 (RAF) Squadron	1 Savoia-Marchetti SM.79 endommagé	Flight Lieutenant James M.N. Pike, Sergeant Zeithing et Corporal Leak (Blenheim L9173)	Mer Rouge.
No.1 (SAAF) Squadron	1 Fiat CR.42 détruit	Lieutenant Andrew Duncan (Gladiator)	Metemma.
No.1 (SAAF) Squadron	1 Fiat CR.42 détruit	Lieutenant Leonard le C. Theron (Gladiator)	Metemma.
No.1 (SAAF) Squadron	1 Fiat CR.42 endommagé	Captain Brian J.L. Boyle (Gladiator N5852)	Metemma.
412 Squadriglia	1 Gladiator détruit	(Fiat CR.432)	Metemma.
412 Squadriglia	1 Gladiator endommagé	Sergente Maggiore Luigi Baron (Fiat CR.42)	Metemma.
<i>6 Novembre 1940</i>			
No.1 (SAAF) Squadron	1 Caproni Ca.133 détruit	Lieutenant Andrew Duncan (Gladiator)	Gallabat — Metemma.
No.1 (SAAF) Squadron	1 Caproni Ca.133 détruit	Lieutenant John L. Hewitson (Gladiator)	Gallabat — Metemma.
No.1 (SAAF) Squadron	2 Fiat CR.42 détruits	Lieutenant Andrew Duncan, Robin Pare, Johan J. Coetzer et John K. Hewitson (Gladiator)	Gallabat — Metemma.
412 Squadriglia	2 Gladiator détruits	Capitano Antonio Raffi (Fiat CR.42)	Gallabat - Metemma.
412 Squadriglia	1 Gladiator détruit	Tenente Niso Provinciali (Fiat CR.42)	Gallabat - Metemma.
412 Squadriglia	1 Gladiator détruit	Sergente Pietro Morlotti (Fiat CR.42)	Gallabat - Metemma.
412 Squadriglia	1 Gladiator détruit	Sottotenente Fiorindo Rosmino (Fiat CR.42)	Gallabat - Metemma.
412 Squadriglia	1 Gladiator détruit	Tenente Mario Visintini (Fiat CR.42)	Gallabat - Metemma.
<i>7 Novembre 1940</i>			
No.1 (SAAF) Squadron	1 Fiat CR.42 détruit	Lieutenant Robin Pare (Gladiator)	Gallabat — Metemma
<i>14 Novembre 1940</i>			
No.11 (SAAF) Squadron	2 Caproni Ca.133 détruits et 3 endommagés	(Fizrey Battle)	Yabelo.
<i>15 Novembre 1940</i>			
K (RAF) Flight	2 Savoia-Marchetti SM.79 endommagés	Pilot Officer Gordon A. Wolsey (Gladiator)	Aden.

