



FIAT CR 42

Le magnifique FIAT CR 42 « 162-6 » (MM4563) conservé au Museo Storico dell'Aeronautica Militare à Vigna di Valle, près de Rome. Cet appareil aux 2/3 original a été reconstitué avec des pièces retrouvées en Italie, en France et en Suède.
(toutes les photos : archives Apostolo, sauf autre mention)

La légende italienne

Première partie, par Luigino Caliaro (traduction de Michel Ledet)

GENÈSE ET PRODUCTION

Bien que dépassé lors de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, le biplan FIAT CR 42 « Falco » (Falcon) constituait pourtant à cette époque le gros de l'équipement de la chasse au sein de la Regia Aeronautica ! Dernier biplan de chasse dans l'histoire de l'aviation, il représente certainement le *nec plus ultra* de la formule...

La décision de choisir cet avion quelque peu anachronique et dépassé par d'excellents appareils conçus tant en Grande-Bretagne qu'en Allemagne, tient sans aucun doute aux succès remportés par son prédécesseur, le FIAT CR 32, durant la Guerre

Civile d'Espagne. Ce choix, qui apparaît d'autant plus incroyable qu'au même moment on construit les FIAT G 50 et Macchi MC 200 [1] et même le MC 202, est la conséquence d'une erreur de jugement commise par les chefs militaires et techniques de la Regia Aeronautica lors de la Guerre d'Espagne ; le CR 32 y a obtenu des résultats dus sans aucun doute à ses qualités intrinsèques mais également à l'infériorité des pilotes républicains, généralement moins bien entraînés et volant sur un matériel qui n'était pas toujours de première qualité. Cette erreur de jugement les amène à se concentrer sur le biplan, en leur faisant que légèreté et maniabilité constituent encore les meilleures qualités au cours d'un combat tournoyant. Pour ces mêmes responsables, le biplan peut toujours se mesurer au monoplane moderne, plus rapide et plus puissamment armé, en utilisant sa grande maniabilité.



Ci-contre et page suivante en haut : trois photographies du prototype FIAT CR 40, construit dans les premiers mois de 1934. Il se distingue du CR 32 par son aile en M aplati (pour une meilleure visibilité) et son capot Magni-NACA à faible corde et à bossages pour les têtes de cylindre. L'appareil sera perdu en 1935 lors d'un vol de convoyage.



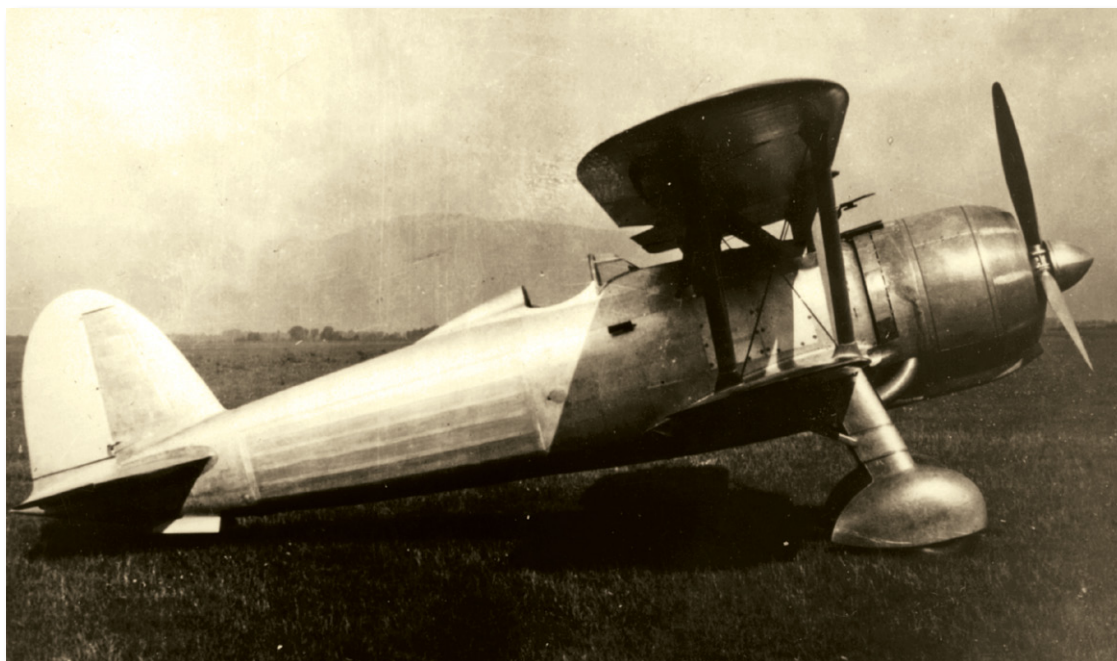
Cela explique, en partie, pourquoi au milieu des années trente, l'ingénieur Celestino Rosatelli, qui conçoit alors le successeur du CR 32, utilise un moteur en étoile refroidi par air ; cette solution a déjà permis d'excellentes performances sur une

cellule fiable et légère. FIAT, dont l'expérience avec le moteur radial est somme toute limitée, décide en 1933 d'installer un moteur Bristol Mercury IV de 525 ch sur un CR 32. Le prototype, désigné CR 40 (MM202), effectue son premier vol début

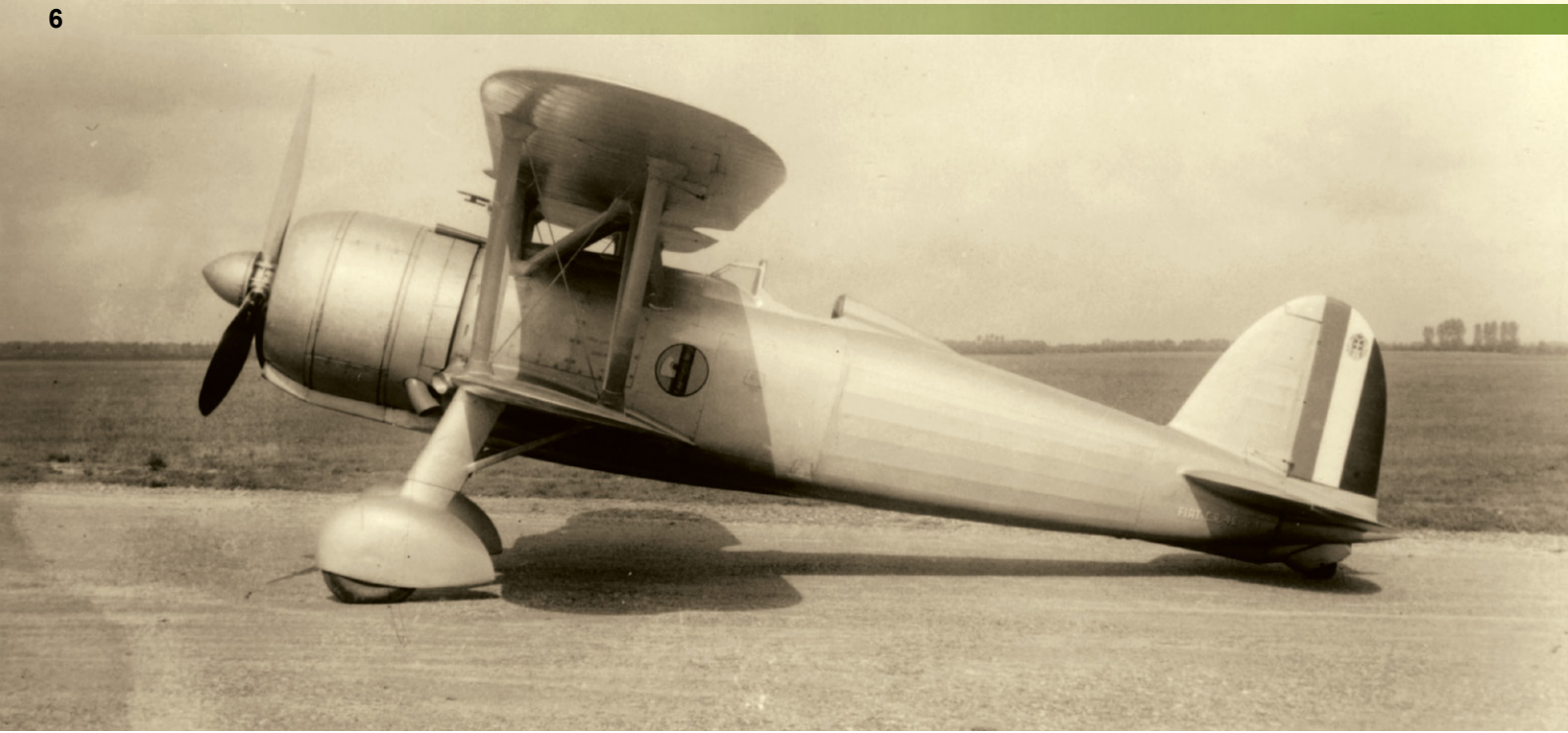


Dernière évolution du FIAT CR 32 avec un moteur en étoile, le CR 41 est obtenu en installant sur la cellule d'un CR 40 un Gnome-Rhône 14K en 1935. Ce prototype demeurera jusqu'en 1937 chez FIAT, où il servira de banc d'essais volant pour les moteurs.

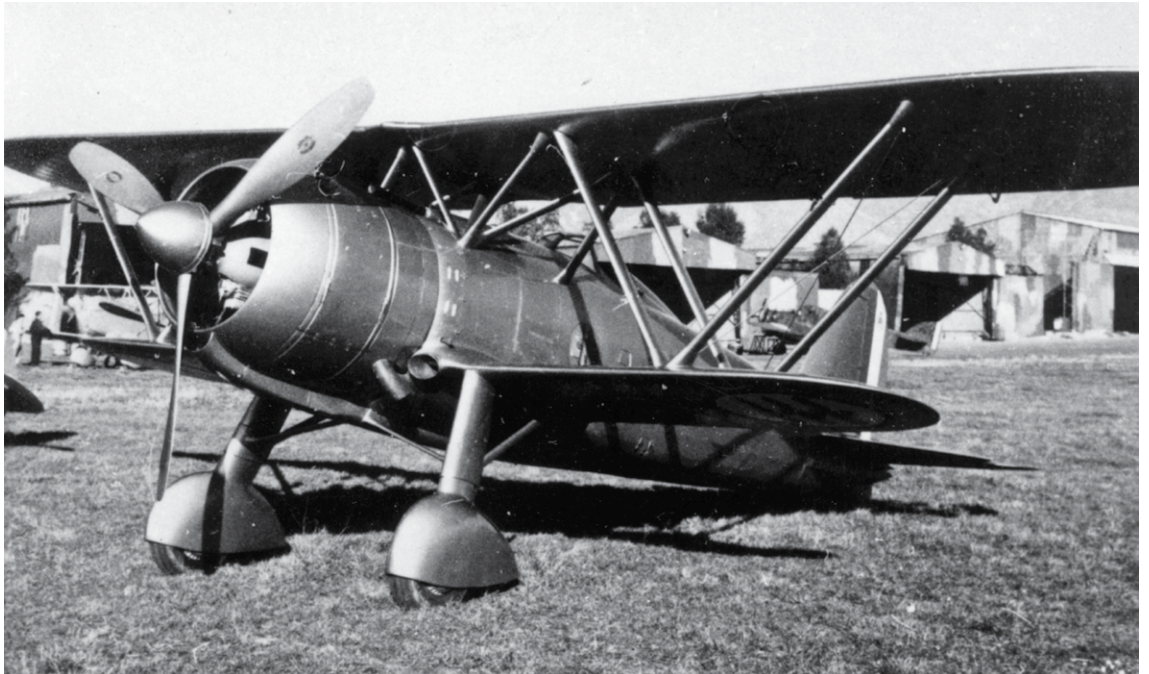
[1] En réalité, le CR 42 a effectué son premier vol quelque quinze mois après le G 50, qui a effectué le sien le 26 février 1937 ! Il est même postérieur au Macchi MC 200, dont le prototype s'est envolé le 24 décembre 1937.



Le prototype du FIAT CR 42 en mai 1938, avec sa roulette de queue rétractable.



Le prototype NC 1 aux marques de la Regia Aeronautica et avec sa nouvelle roulette de queue, devenue fixe juste après le premier vol.



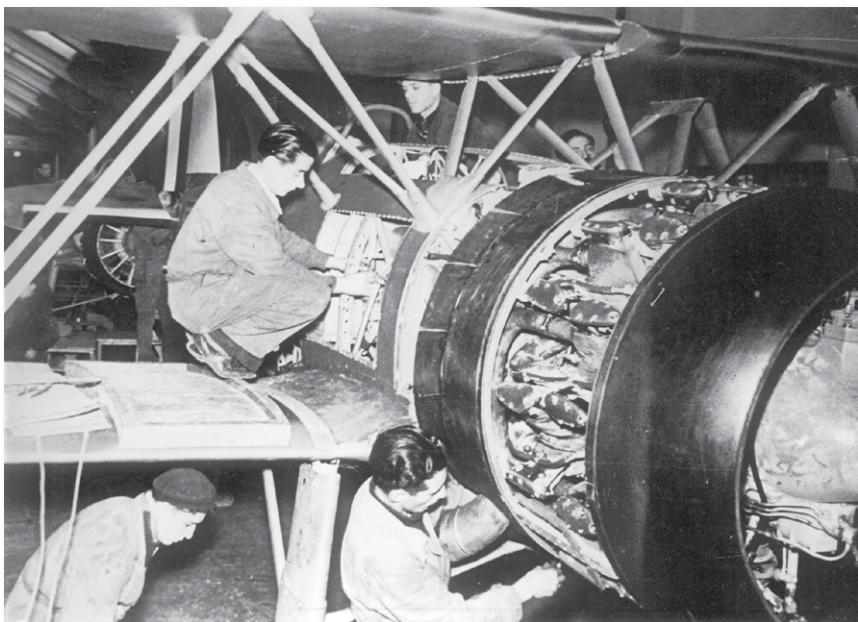
Deux vues du prototype CR 42 lors des essais au centre de Guidonia en 1938. Son évaluation se poursuivra jusqu'au 13 août 1939, alors que 200 avions de série auront déjà été commandés !



1934. Au cours de ses premiers essais, le chasseur ne se distingue guère par ses performances. En effet, s'il existe un léger gain de vitesse, la montée est plus laborieuse que sur le CR 32. Ce prototype est suivi en 1935 par le CR 40bis (MM205) équipé d'un moteur FIAT A59 de 700 ch, en fait une copie du Pratt & Whitney Hornet ; malgré l'augmentation de la puissance, les performances de l'appareil sont décevantes avec seulement 350 km/h de vitesse maximum. Vient ensuite le CR 41 (MM207) équipé cette fois avec un dérivé du moteur français Gnome & Rhône Mistral Major 14 Ksf de 900 ch et bénéficiant de quelques améliorations : taille réduite de l'empennage vertical, repositionnement du poste de pilotage pour une meilleure visibilité vers l'avant, armement de quatre mitrailleuses au lieu de deux.

Ce prototype prend l'air pour la première fois le 30 mai 1935 et affiche lors des vols suivants une vitesse intéressante, puisqu'il parvient à dépasser 400 km/h. Cependant, les essais menés au *Centro Sperimentale* de Guidonia, près de Rome, ne montrent guère d'améliorations significatives des performances générales par rapport au CR 32 et l'appareil est abandonné. Cela ne décourage pas FIAT qui poursuit le développement en interne d'un nouveau moteur en étoile basé sur l'excellent Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp, l'A74 RC38 capable de donner 840 ch. Ce moteur, conçu tout spécialement par l'ingénieur Tranquillo Zerbi et le professeur Antonio Fessia pour être installé sur un chasseur, dispose d'un compresseur qui permet de donner la pleine puissance à 3800 mètres d'altitude ainsi que d'un réducteur. Il vient compléter à point le projet initial de Rosatelli, donnant ainsi naissance au CR 42, dont la construction du prototype débute en 1937.

Il est utile de rappeler que durant la seconde moitié des années trente, la Regia Aeronautica lance un appel d'offre pour un nouveau chasseur monoplane ; parmi les participants, FIAT et Macchi figurent en bonne place. Malgré cette demande pour un avion



La chaîne d'assemblage des CR 42 chez FIAT en 1940.

monoplane à aile basse, de construction métallique et équipé d'un train rentrant, FIAT, parallèlement au G 50, présente aussi le biplan CR 42 ; identifié comme NC 1 (*Numero di Costruzione* 1), le prototype vole pour la première fois à Turin le 23 mai 1938 aux mains du pilote d'essai Valentino Cus. Les essais fournissent de bons résultats, au point d'intéresser les autorités italiennes et étrangères. Étonnamment, dès juin 1938, la Regia Aeronautica déclare les FIAT G 50, Macchi MC 200 et FIAT CR 42 vainqueurs du concours à égalité ! Le prototype ne diffère que par des détails des exemplaires de série, le plus apparent d'entre eux étant la roulette de queue rétractable, rapidement modifiée pour devenir fixe. Le premier CR 42 de série (MM4265) quitte la chaîne des usines FIAT en février 1939 ; échelonnée sur quinze lots (séries I à XV, les derniers pour le compte de la Luftwaffe), en plus de six autres construits pour la Belgique, la Hongrie et la Suède, la production ne se terminera qu'en 1944 avec un total de 1782 appareils...

L'usine FIAT en 1941. Le CR 42 est toujours en production aux côtés du monomoteur G 50, des bimoteurs BR 20 et CR 25 ainsi que du trimoteur G 12.





Un CR 42 de la 83^e Squadriglia avec deux bombes de 50 kg sous la voilure ; il a probablement été photographié à Derna en juin 1941.

LES VARIANTES DU FIAT CR 42

La production du CR 42, qui se poursuivra donc jusqu'en 1944, ne donnera pas lieu à des versions spécifiques ; plusieurs variantes seront toutefois construites en réponse aux diverses demandes de la Regia Aeronautica pour adapter le biplan aux différents fronts sur lesquels il opère ou à d'autres missions, telles la chasse de nuit et l'attaque au sol.

Pour cette dernière mission, par exemple, deux points d'emport sont installés sous l'aile inférieure, à l'endroit où sont fixés les mâts d'entreplans ; ils sont capables d'emporter des bombes de 100 kg. Combinée avec le montage du filtre anti-sable, cette modification donne les variantes AS (*Africa Settentrionale* ou Afrique du Nord). D'autres modifications appliquées à quelques exemplaires opérant en Méditerranée orientale et concernant le montage de réservoirs

supplémentaires (variante désignée *Egeo* ou Égée) ou l'installation d'équipements embarqués divers, dont un nouvel appareillage radio, fournissent de nouvelles variantes.

Notons qu'un blindage est monté sur le siège du pilote dès les premières séries. La variante de chasse de nuit, désignée CN (*Caccia Notturna*) constitue certainement la plus aboutie de toutes ; elle reçoit une instrumentation spécifique permettant le vol nocturne ainsi qu'un appareillage radio complet. Les pipes d'échappement sont également modifiées par l'adoption de longs pare-flammes et un puissant projecteur est ajouté sous la voilure inférieure, le courant étant fourni par une petite génératrice à hélice positionnée à la jonction des deux demi-ailes supérieures. Des lanceurs de fusées éclairantes peuvent aussi être montés sous les ailes inférieures. Beaucoup de CR 42CN (mais pas tous) sont entièrement peints en noir.



Un FIAT CR 42AS équipé de deux générateurs de fumée sous la voilure.



Un CR 42CN adapté à la mission de chasse de nuit grâce au montage des longues pipes d'échappement ; il a été entièrement peint en noir.

LE CR 42B BIPLACE

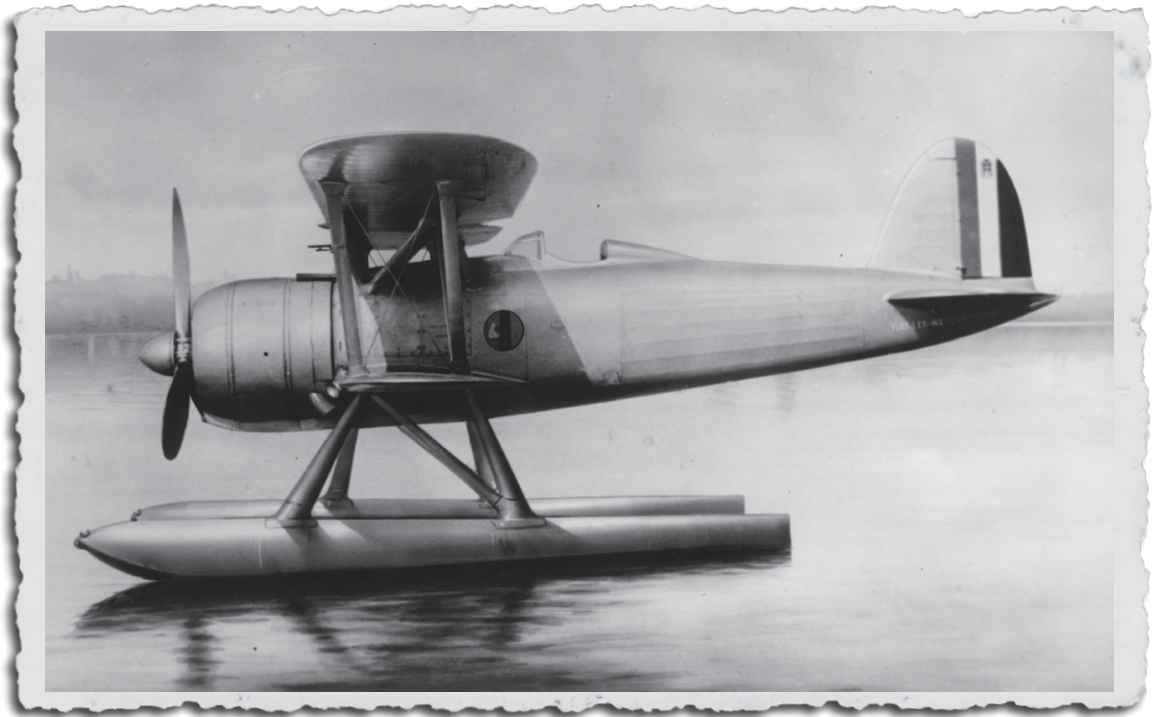
La seule autre version réellement construite est le biplace CR 42B (*Biposto*), conçu à l'origine pour la reconnaissance mais rapidement adapté aux missions d'entraînement. Cette version est réalisée par l'insertion d'un second poste de pilotage qui requiert l'allongement du capot-moteur afin de corriger le centre de gravité. Ce second poste de pilotage est une réplique du premier. La conversion de quarante exemplaires est achevée en 1943 chez Agusta et Caproni di Trento, même si quelques appareils sont également modifiés au sein des unités.



Une belle photographie d'un CR 42CN montrant clairement ses deux projecteurs sous les ailes inférieures ainsi que la génératrice sur l'aile supérieure.

Le CR 42CN « 300-7 » (MM7584) de la 300^e Squadriglia Caccia Notturna basée à Roma-Ciampino au printemps 1942.

Une photo, hélas retouchée, de l'unique ICR 42.



[2] FIAT a entamé fin décembre 1940 la production sous licence du DB 601 A sous le nom de FIAT RA 1000 RC41-1. Quelques moteurs livrés directement d'Allemagne servent à des essais, l'un sur un FIAT G 50 et l'autre sur un CR 42, en utilisant un bâtiment-moteur de Macchi MC 202.

L'HYDRAVION ICR 42

Un unique prototype de la version hydravion du chasseur est produit et désigné ICR 42 (I pour *Idro*, hydravion). Cette version, conçue par FIAT dès 1938, est alors destinée à être catapultée depuis les navires de la Regia Marina. Construit à Marina di Pisa par CMASA en 1940, le prototype est obtenu à partir de l'exemplaire MM4265 (1^{er} CR 42 de série) sur lequel sont installés deux flotteurs CMASA modifiés provenant d'un bimoteur FIAT RS 14. L'hydravion de chasse affiche de bonnes performances durant les essais, atteignant la vitesse de 423 km/h. En dépit de cela, la commande pour 40 exemplaires est annulée et l'appareil abandonné.

LE CR 42DB

La dernière variante du FIAT CR 42 est le CR 42DB (*Daimler-Benz*), développé sur la suggestion du lieutenant-colonel Ferruccio Vosilla, commandant du 18^o *Gruppo Caccia* à la fin de la Bataille d'Angleterre ; il s'agit d'une variante équipée d'un moteur en ligne Daimler-Benz DB 601 Aa fournissant 1175 ch au décollage [2]. Le prototype MM469 effectue son premier vol en mars 1941, piloté par Valentino Cus. Livré au centre de Guidonia durant l'été, il montre que malgré une augmentation de poids sensible (2730 kg en charge au lieu de 2295), le bond en avant des performances est spectaculaire puisque l'appareil atteint 520 km/h ! La montée à 3000 m ne prend plus que 3 min 20 s, celle à 5000 m 5 min

Le FIAT CR 42DB, le plus rapide biplan de chasse de l'histoire de l'aviation, affiche des lignes étonnamment agressives avec son moteur en ligne. Mais à l'été 1941, l'ère du biplan est déjà révolue...





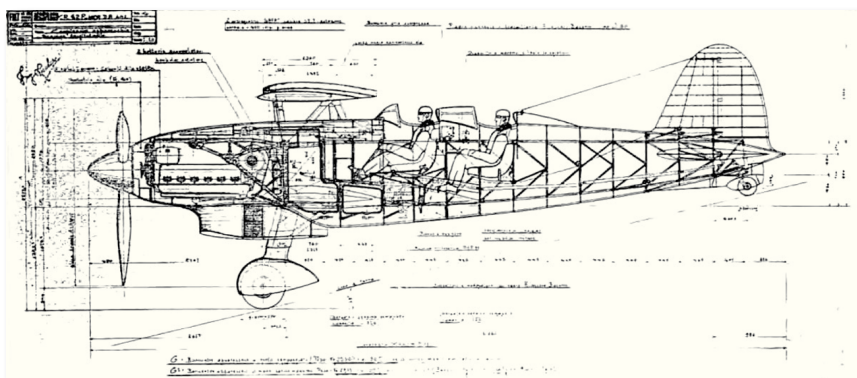
40 s et celle à 6000 m 7 min... Bien que la Regia Aeronautica en ait commandé 150 exemplaires le 10 avril 1941, la décision est finalement prise d'annuler ce marché en raison du manque de moteurs DB 601 disponibles, ceux-ci étant en priorité réservés aux Macchi MC 202 *Folgore* et aux Re 2001 *Falco II* plus modernes.

Un ultime dérivé biplace du CR 42DB, le FIAT R 42P de reconnaissance, est proposé mais ce projet ne dépassera pas le stade de la planche à dessin. Il sera aussi prévu de remotoriser le CR 42 avec un FIAT A76, ou encore de l'équiper d'un train rentrant ; là encore, aucune de ces idées n'aboutira.

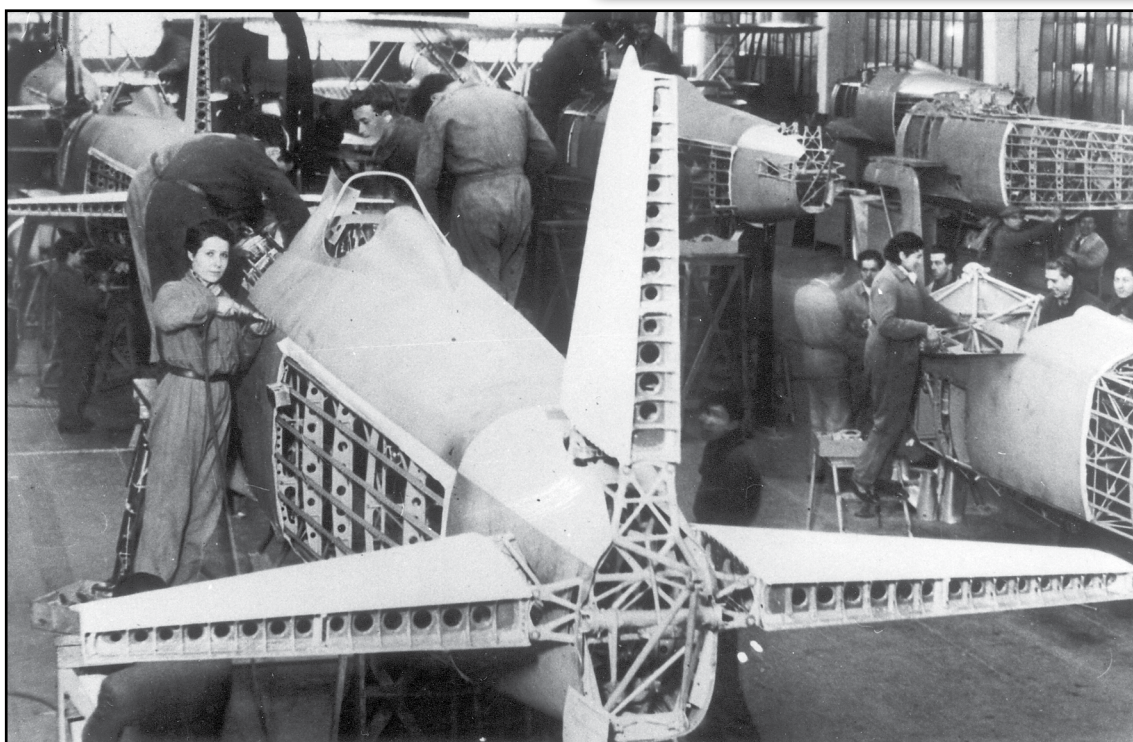
DESCRIPTION ET PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Le FIAT CR 42 est un chasseur biplan monoplace de construction métallique. Le fuselage se compose de deux ensembles de tubes soudés au chrome molybdène formant treillis. La partie avant est recouverte de tôles en alliage d'aluminium tandis que la partie arrière est entoïlée.

La voilure est sesquiplane. Chaque demi-aile comporte deux longerons principaux et des nervures en aluminium, l'ensemble étant entoïlé, sauf la partie comprise entre le bord d'attaque et le longeron avant, qui est recouverte de panneaux métalliques. La construction des quatre demi-ailes est bien sûr identique. Les deux ailes, supérieure et inférieure, sont reliées entre elles par un ensemble de mâts tubulaires en W, ainsi que des haubans en acier. Seule la gouverne de direction est commandée par des tubes rigides, un ensemble de câbles actionnant les autres parties mobiles de l'appareil.



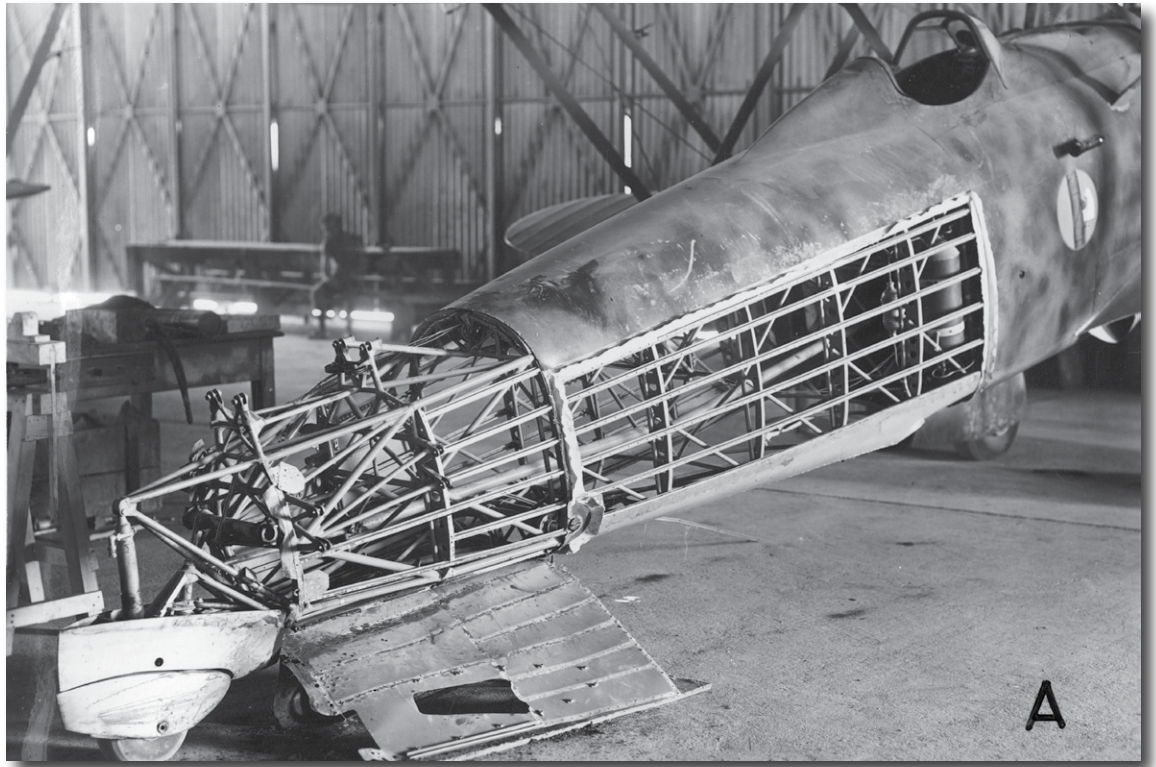
Deux rares photographies montrant l'unique CR 42DB à moteur Daimler Benz DB 601 Aa lors de ses essais à Guidonia.
(coll. Sartori)



Étude du FIAT R 42P. La lettre C (pour *Caccia*, chasse) a disparu de la désignation de cet appareil destiné à la reconnaissance.

On voit nettement sur cette photographie prise à l'usine FIAT la complexité de la structure du CR 42.
(coll. Luigino Caliaro)

La structure du CR 42 comprend deux poutres maîtresses avec quatre longerons, des cadres et des nervures rigidifiant l'ensemble.
(coll. Luigino Caliaro)



Le train d'atterrissage est fixe et les jambes de train sont équipées d'amortisseurs oléopneumatiques et de roues de 600 mm de diamètre.

L'habitacle, de type ouvert, est situé dans la partie avant du fuselage ; il est équipé d'un siège réglable en hauteur et d'un inhalateur approvisionné par une bouteille de 3 litres de contenance à 150 atm. Le CR 42 n'emporte normalement pas de radio. Le pilote utilise un viseur à réflecteur San Giorgio. L'approvisionnement en carburant est assuré depuis un réservoir métallique de 350 litres installé entre les cloisons pare-feu ainsi que depuis un second, d'une contenance de

110 litres, monté dans la partie inférieure avant. Le réservoir d'huile (36 kg) se trouve devant la cloison pare-feu ; l'huile est refroidie par deux radiateurs situés à l'emplanture des demi-ailes inférieures. Le moteur FIAT A 74R.1 C.38 à 14 cylindres en double étoile est équipé d'un compresseur lui permettant de fournir 840 ch à 2400 tr/min à l'altitude de 3800 mètres. Logé dans un capotage Magni-NACA, il entraîne une hélice tripale FIAT-Hamilton 3D 41 à pas variable en duralumin d'un diamètre de 2,80 m.

L'armement se compose de deux mitrailleuses Safat Mod. 1935 de 12,7 mm approvisionnées chacune à

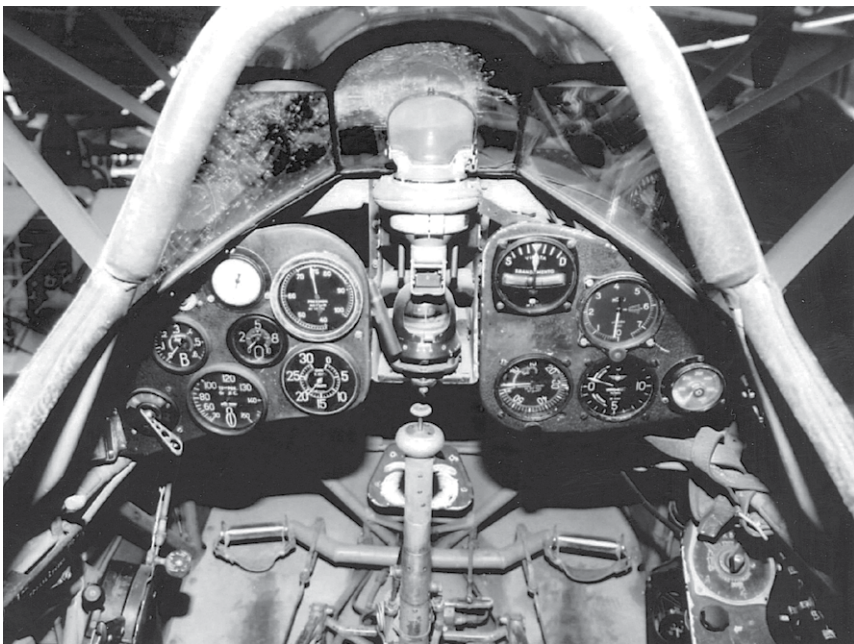
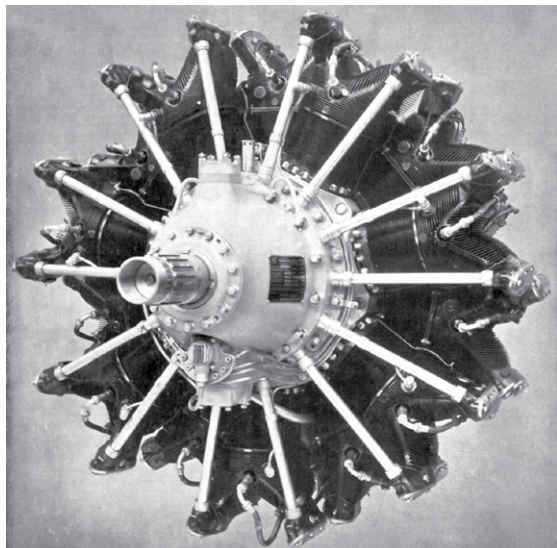


Planche d'instruments de bord. En bas, de gauche à droite : allumage, thermomètre, compteurs, compas, indicateur de vitesse, variomètre, altimètre. Au milieu à gauche : pression d'essence et pression d'huile. En haut, de gauche à droite : avertisseur d'incendie, compteur arme gauche, manomètre, collimateur San Giorgio type B, bille-aiguille et compteur arme droite.

Gros plan du lance-bombe avec un projectile de 50 kg.





Le moteur FIAT A74 R.1C.38. (coll. Luigino Caliaro)

400 coups et synchronisées pour tirer au travers du champ de l'hélice ; elles sont actionnées par le pilote au moyen d'un interrupteur placé sur le manche à balai. Notons que l'une des deux armes peut être remplacée par une mitrailleuse Safat Mod. 1928 de 7,7 mm dans le but d'alléger l'avion. Au cours de la guerre, quelques CR 42 vont recevoir des lance-



bombes afin d'emporter des projectiles de 100 kg et au moins six exemplaires seront équipés d'un appareil de prises de vues Rb 50 ; ils sont souvent désignés CR 42RF pour *Ricognitore Fotografico* (reconnaissance photographique).

À suivre...

Jolie vue de détail du capotage Magni-NACA et de l'hélice tripale FIAT-Hamilton. (coll. Luigino Caliaro)

Fiche technique : FIAT CR 42 (série I)

Moteur : un FIAT A74 R.1C.38 de 14 cylindres en double étoile refroidi par air, développant 740 ch au décollage (858 ch maximum pendant 3 min à 2500 tr/min) et 840 ch à 3800 m.

Dimensions : longueur 8,257 m ; envergure de l'aile supérieure 9,700 m, de l'aile inférieure 6,500 m ; hauteur 3,585 m ; surface alaire 22,40 m² ; voie du train 1,95 m.

Masses : à vide 1720 kg ; en charge 2295 kg ; charge utile 575 kg.

Rapport poids/puissance : 2,73 kg/ch.

Charge alaire : 102,45 kg/m².

Performances : vitesse maximum 342 km/h au niveau du sol, 397 km/h à 3000 m, 438 km/h à 5300 m ; vitesse de croisière 380 km/h à 5300 m ; vitesse de décrochage 128 km/h ; montée à 1000 m en 1 min 25 s, à 2000 m en 2 min 50 s, à 3000 m en 4 min 15 s, à 4000 m en 5 min 40 s, à 5000 m en 7 min 20 s et à 6000 m en 9 min 10 s ; plafond pratique 10 050 m ; autonomie 775 km ; distance de décollage 210 m, d'atterrissage 340 m.

Armement : 2 mitrailleuses Safat de 12,7 mm.



Quelques CR 42 vont être modifiés afin d'emporter un appareil de prises de vues pour les missions de reconnaissance. (coll. Luigino Caliaro)

FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Deuxième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

Les FIAT CR 42 de la 85^a Squadriglia du 18^o Gruppo (3^o Stormo) à Novi Ligure en juin 1940. Le « 85-7 » (MM4379) au second plan est la monture du ten Giulio Cesare Giuntella, qui revendique 3 victoires en collaboration le 15 juin. On peut noter que les gouvernails n'ont pas encore reçu les nouvelles marques de nationalité, qui ne seront peintes que plusieurs jours après l'entrée en guerre de l'Italie.

LA SITUATION LE 10 JUIN 1940

Au début de la guerre en Europe, en septembre 1939, le Falco équipait trois unités de la Regia Aeronautica ; cinq autres disposaient encore de biplans FIAT CR 32 tandis que les monoplans FIAT G 50 et Macchi MC 200 en équipaient une chacun. Le 10 juin 1940, date à laquelle l'Italie entama les hostilités, les CR 42 en service étaient plus de 300, dont 200 opérationnels, ce qui représentait 40% de toute la chasse italienne. Les formations transformées sur le « Faucon » (Falco) au sein de la 1^a Squadra Aerea étaient le 53^o Stormo basé dans la région de Turin, qui avait reçu ses premiers exemplaires en mai 1939 et se composait du 150^o Gruppo (363^a, 364^a et 365^a squadriglie) ainsi que du 151^o Gruppo ; le 3^o Stormo, basé à Novi Ligure (Alessandria) en Ligurie, qui comprenait les 83^a, 85^a et 95^a squadriglie du 18^o Gruppo de même que le 23^o Gruppo basé à Cervere,

près de Coni (Cuneo). Le 1^o Stormo, une unité à l'équipement mixte (CR 32 et CR 42), dépendait de la 2^a Squadra Aerea ; il était déployé en Sicile, à Trapani pour son 157^o Gruppo. La dernière formation stationnée en Italie avec des Falco était le 9^o Gruppo du 4^o Stormo comprenant les 73^a, 96^a et 97^a squadriglie ; basé à Gorizia, il protégeait la frontière avec la Yougoslavie.

Le FIAT CR 42 équipait également beaucoup d'autres unités outremer, comme le 8^o et 10^o Gruppo du 4^o Stormo à Tobrouk ainsi que le 13^o Gruppo du 2^o Stormo à Castelbenito. Ce dernier groupe opérait cependant avec un équipement mixte, tous ses vieux CR 32 n'ayant pas encore été remplacés. En Afrique orientale italienne, colonie constituée par la fusion des territoires de l'Éthiopie avec la Somalie italienne et l'Érythrée, le Falco formait l'équipement des 412^a, 413^a et 414^a Squadriglie.



FIAT CR 42 « 85-7 » (MM4379) du ten Giulio Cesare Giuntella, 85^a Squadriglia du 18^o Gruppo (3^o Stormo), Novi Ligure 1^{re} quinzaine de juin 1940. Giuntella terminera la guerre avec 4 victoires confirmées, ayant ajouté à son palmarès un B-17 le 18 janvier 1943.



Sur cette page :
alignement des Falco de la 83^a
Sq du 18^o Gruppo (3^o Stormo)
à Mondovi, dans le Piémont,
fin 1939.

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE FIAT CR 42 LE 10 JUIN 1940

- 1^a Squadra Aerea (Milan)**
2^a Divisione Aerea « Borea » (Turin-Caselle)
- 3^o Stormo CT (Novi Ligure)**
18^o Gruppo CT (Novi Ligure)
-83^a Squadriglia
-85^a Squadriglia
-95^a Squadriglia
23^o Gruppo CT (Cervere)
-70^a Squadriglia
-74^a Squadriglia
-75^a Squadriglia
- 53^o Stormo CT (Turin-Caselle)**
150^o Gruppo CT (Turin-Caselle)
-363^a Squadriglia
-364^a Squadriglia
-365^a Squadriglia
151^o Gruppo CT (Turin-Casabianca)
-366^a Squadriglia
-367^a Squadriglia
-368^a Squadriglia
- Détaché du 4^o Stormo : 9^o Gruppo (Gorizia)
-73^a squadriglia
-96^a squadriglia
-97^a squadriglia
- 2^a Squadra Aerea (Milan)**
1^a Divisione Aerea « Aquila » (Palerme)
- 1^o Stormo CT (Palerme)**
157^o Gruppo CT (Trapani Milo)
-384^a Squadriglia
-385^a Squadriglia
-386^a Squadriglia
- Aeronautica dell'Albania (Tirana)**
160^o Gruppo Autonomo (Tirana)
-394^a Squadriglia
- Détachée en Égée**
-163^a Squadriglia Autonomo (Maritsa)
- Aeronautica della Libia (Tripoli)**
- 2^o Stormo CT (Castelbenito)**
13^o Gruppo CT (Castelbenito)
-77^a Squadriglia
-78^a Squadriglia
-82^a Squadriglia
8^o Gruppo CT (Tobrouk T2)
-92^a Squadriglia
-93^a Squadriglia
-94^a Squadriglia
- 4^o Stormo CT (Tobrouk T2)**
10^o Gruppo CT (Tobrouk T2)
-84^a Squadriglia
-90^a Squadriglia
-91^a Squadriglia
- Comando Aeronautico Africa Orientale Italiana (Addis Abeba)**
-412^a Squadriglia Autonomo (Massaua)
-413^a Squadriglia Autonomo (Assab)
-414^a Squadriglia Autonomo (Gura)



LA CAMPAGNE DE FRANCE

Quand l'Italie entra dans la Seconde Guerre mondiale le 10 juin 1940, les formations de la Regia Aeronautica avaient été placées sur le pied de guerre depuis plusieurs jours. Le 3^e Stormo fut le premier à entrer en action le 13 juin, même si durant les journées précédentes quelques CR 42 avaient décollé sur alerte pour intercepter des appareils non

Le CR 42 « 83-5 » a fauché son train gauche à l'atterrissage fin 1939.



Le FIAT CR 42 « 369-1 » du commandant de la 369^e Sq du 152^e Gruppo (54^e Stormo) photographié à Trévise début 1940. Ce groupe passera sur Macchi C.200 avant la campagne de France.

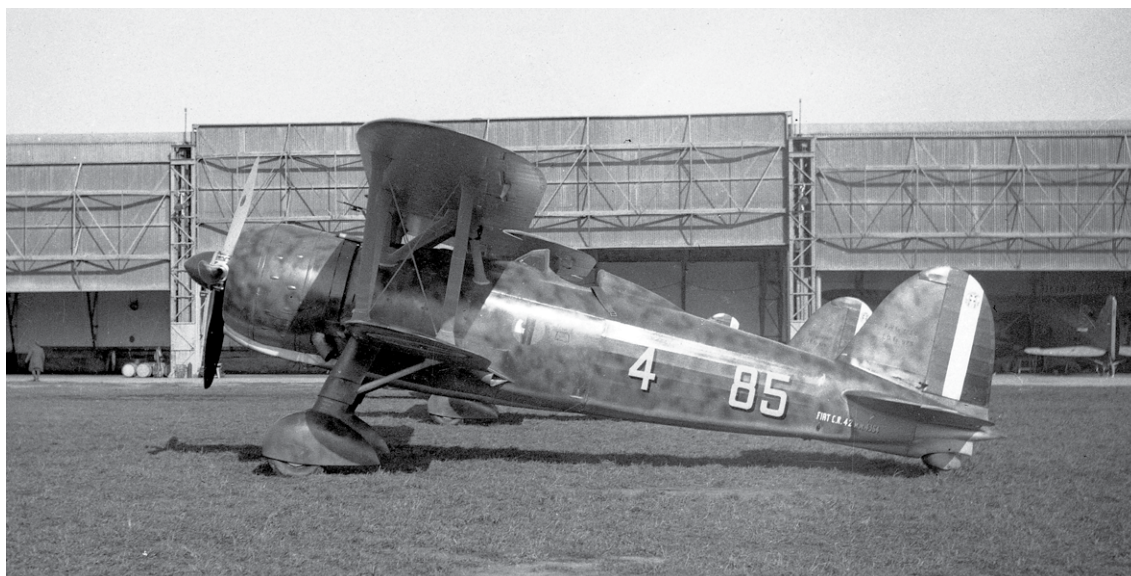
identifiés au-dessus de Gênes et que des vols de patrouille avaient été effectués le long de la frontière française. La tâche principale assignée aux pilotes du 3^e Stormo était l'escorte des bombardiers et le mitraillage des terrains français de Provence. Lorsque les opérations débutèrent à l'aube du 13 juin, le 23^e Gruppo Caccia engagea 23 CR 42. Une partie d'entre eux fut chargée de protéger les FIAT BR 20 qui effectuaient un premier raid de bombardement du port de Toulon, l'autre allant mitrailler le terrain de Fayence tandis que les Falco du 151^e Gruppo, assistés de ceux de la 363^e Squadriglia du 150^e Gruppo, s'occupaient de celui de Hyères. Les CR 42 revendiquèrent avoir endommagé ou détruit au sol plus d'une vingtaine d'appareils, le *Sergente Maggiore* Dino Carta de la 366^e Squadriglia obtenant la première victoire aérienne italienne sur ce front : un Vought 156F de l'escadrille de bombardement en piqué AB3 de l'Aéronautique navale française. Aucun chasseur ennemi ne fut rencontré.

Le 15 juin, près de 70 FIAT CR 42 des 3^e et 53^e Stormi furent une nouvelle fois lancés à l'attaque des aérodromes français. 25 Falco du 23^e Gruppo emmenés par leur commandant, le *Maggiore* Tito Falconi [1], se chargèrent de mitrailler le terrain du Cannet-des-Maures où ils revendiquèrent avoir touché quinze « Curtiss » et quatre vieux bombardiers (au moins trois D.520 du GC III/6 furent détruits). Interceptés par « quatre à cinq Morane » – en fait deux D.520 du III/6 dont l'un était piloté par l'as Pierre Le Gloan –, les Italiens perdirent un chasseur, plus trois autres endommagés, pour deux victoires sûres attribuées au *Sergente* Emilio Stefani de la 74^e Squadriglia et au *Maresciallo* Luigi Pasquetti de la 75^e Squadriglia ainsi qu'une probable accordée au *Tenente* Mario Benedetti de la 74^e ; les Français ne subirent en réalité aucune perte. Quelques instants plus tard, les 15 Falco du 18^e Gruppo demeurés en couverture furent à leur tour interceptés par l'adjudant Le Gloan demeuré seul, son équipier le capitaine Assollant ayant dû rentrer avec ses armes enrayées. Deux CR 42 allèrent au tapis mais le *Maggiore* Ferruccio Vosilla et ses hommes furent crédités de trois chasseurs ennemis abattus en collaboration... Un comble quand on sait que Le Gloan rentra sans une égratignure !

[1] Cf. la biographie de ce célèbre pilote dans AVIONS n° 90.



FIAT CR 42 « 85-4 » (MM4384) de la 85^e Squadriglia du 18^e Gruppo (3^e Stormo), Novi Ligure 1^{re} quinzaine de juin 1940.



Photographié à Novi Ligure en juin 1940, le FIAT CR 42 « 85-4 » est le MM4384 de la 85^a Squadriglia.

Contrairement aux deux groupes du 3^o Stormo, les 27 FIAT CR 42 du 150^o Gruppo (53^o Stormo) se tirèrent largement vainqueurs de leur duel avec les chasseurs français ; surprénant au décollage de Cuers-Pierrefeu les Bloch 151 de l'AC3, le *Tenente Colonnello* Rolando Pratelli et ses hommes abattirent quatre de leurs adversaires tout en ne perdant qu'un Falco en combat aérien, plus un second – trahi par son

moteur – qui dut se poser sur le terrain français où son pilote fut capturé. Quinze « Morane » furent également détruits au sol, mais il s'agissait en fait de six Vought 156F de l'AB3.

Durant les jours qui suivirent, les mauvaises conditions météorologiques limitèrent les vols à des patrouilles le long de la côte ligure et à des sorties en protection de la ville et du port de Gênes. Le 21

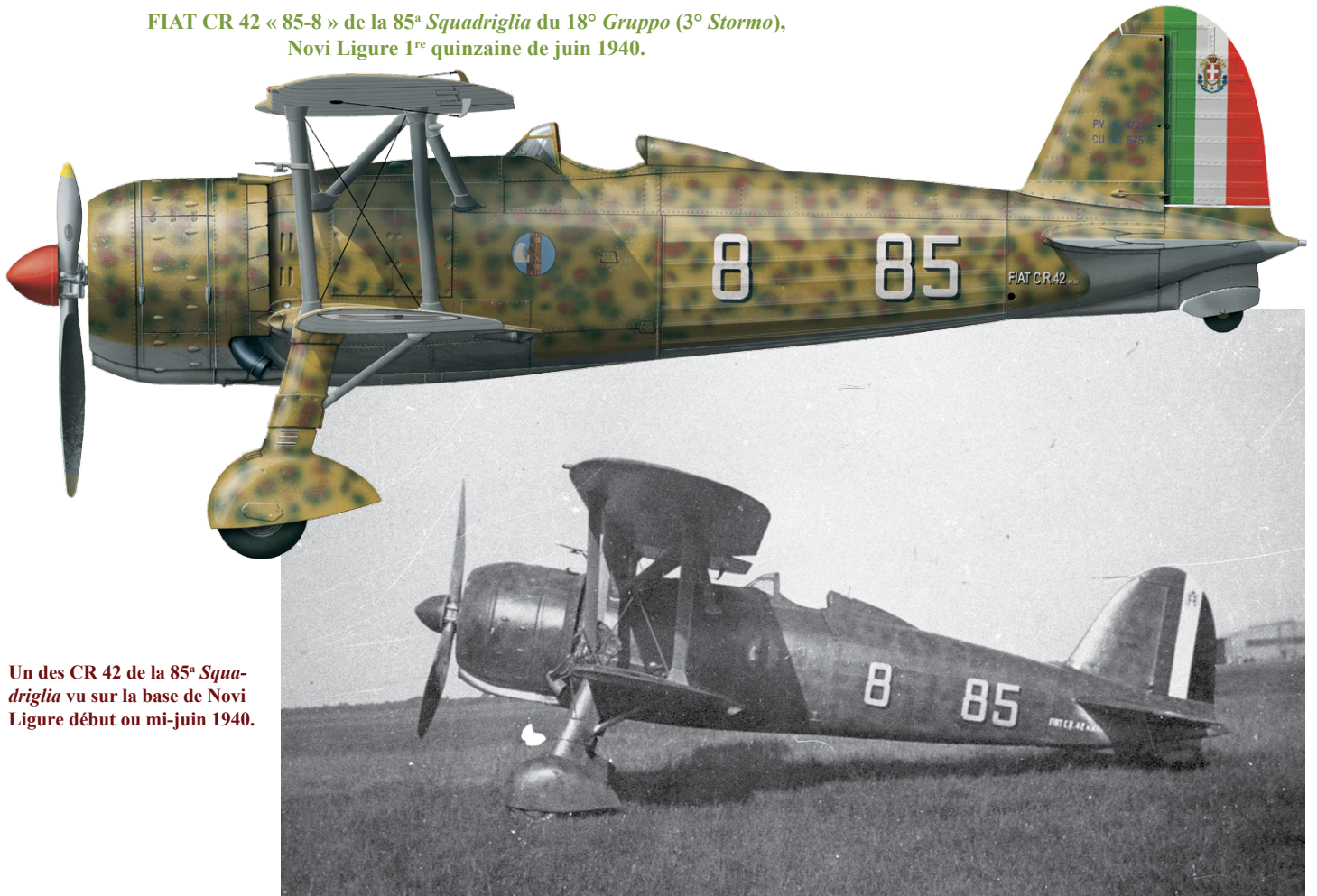


FIAT CR 42 « 363-6 » (MM4353) de la 363^a Squadriglia du 150^o Gruppo (53^o Stormo), Turin-Caselle 1^{re} quinzaine de juin 1940.

Belle vue en vol au-dessus des Alpes frontalières du FIAT CR 42 « 363-6 » (MM4353) de la 363^a Squadriglia mi-1940.



FIAT CR 42 « 85-8 » de la 85^e Squadriglia du 18^o Gruppo (3^o Stormo),
Novi Ligure 1^{re} quinzaine de juin 1940.



Un des CR 42 de la 85^e Squadriglia vu sur la base de Novi Ligure début ou mi-juin 1940.

juin, le 23^o Gruppo entama son déplacement sur le terrain de Villanova d'Albenga, près de Savone, car la piste de Cervere avait été rendue impraticable par les fortes pluies. Le même jour, l'Italie lança une grande offensive terrestre sur le front des Alpes, Mussolini désirent conquérir des territoires qui pourraient ensuite être revendiqués lors des négociations de paix avec la France. Pour appuyer cette offensive, la 1^a Squadra Aerea reçut entre autres le renfort du

9^o Gruppo dont les CR 42 vinrent se baser à Turin-Mirafiori. Les chasseurs italiens escortèrent les bombardiers BR 20, attaquant à l'occasion les positions françaises situées à proximité immédiate de la ligne de front. Malgré une activité intense, les résultats furent maigres en raison du mauvais temps, les nuages empêchant bien souvent d'identifier l'objectif ; les pilotes se plaignirent aussi des difficultés qu'ils éprouvaient à opérer à très haute altitude.

Le magg Ferruccio Vosilla, chef du 18^o Gruppo, appuyé à son appareil camouflé par des branchages à Villanova d'Albenga, entre le 22 et le 25 juin 1940. Son CR 42 porte la croix blanche de Savoie sur le gouvernail. En compte à la 95^e Squadriglia, le MM4462 porte le symbole d'un commandant de groupe sous l'habitacle.





Sur cette page :
deux Falco du 18° Gruppo
en vol au-dessus du port de
Gênes après la mi-juin 1940.
Selon une source, le « 85-2 »
au second plan serait l'appareil
du serg Luigi Gorrini
(futur as aux 19 victoires dont
la biographie est parue dans
AVIONS n° 95 à 97) et ces
clichés auraient été pris au
tout début de l'automne 1940.
Au premier plan, le « 85-3 »
est le MM4357.

Le 24 juin, deux semaines après le commencement des hostilités, un armistice fut signé avec la France. Les résultats obtenus par les FIAT CR 42 au cours de cette courte campagne peuvent se résumer en quelques chiffres : plus de 1750 heures de vol, neuf victoires aériennes sûres et une probable, près d'une cinquantaine d'appareils détruits ou gravement endommagés lors de onze missions de mitraillage au sol, le tout au prix de seulement quatre Falco abattus en combat. Ces opérations valurent au 3° Stormo CT d'être décoré de la *Medaglia d'Argento al Valor Militare*. Si le bilan des CR 42 pouvait paraître honorable, leur première confrontation

avec des chasseurs modernes montrait surtout que la maniabilité des petits biplans ne pouvait pas toujours compenser leur manque de performances et leur armement trop léger... Le 9 juillet 1940, l'état-major (*Comando*) du 3° Stormo CT fut informé que ses deux groupes allaient être réaffectés à d'autres unités, le Stormo lui-même étant placé en *posizione quadro* – statut qui serait le sien jusqu'en mai 1942 – en septembre suivant.

À suivre... Dans notre prochain numéro : la Bataille d'Angleterre !



FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Troisième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

Le Ten. Giulio Cesare Giuntella fait chauffer le moteur de son FIAT CR 42 « 85-7 » (MM56xx) à Ursel en novembre 1940.

(toutes les photos : coll. Giorgio Apostolo, sauf autre mention)

[1] Chef d'état-major.

DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE !

Quelques mois après la fin de la campagne de France, Mussolini, pensant que la Grande-Bretagne était désormais « dans les cordes », estima que pour des raisons de prestige il était nécessaire que l'Italie apporte sa contribution au combat que l'Allemagne livrait alors au-dessus de l'Angleterre. Malgré l'avis contraire du *Capo di Stato Maggiore* [1] de la *Regia Aeronautica*, le *Generale Pricolo*, il décida de déployer un corps aérien pour opérer aux côtés de

la Luftwaffe sur la Manche. Le 10 septembre 1940 fut donc formé le CAI (*Corpo Aereo Italiano*) sous le commandement du *Generale Rino Corso Fougier*. Celui-ci venait tout juste d'achever une mission d'étude sur ce front, au terme de laquelle il avait proposé que l'on envoie seulement du personnel italien car les Allemands disposaient de matériels mieux adaptés à ce théâtre d'opérations.

Mais sa suggestion ne fut pas retenue et le 27 septembre furent dévoilées les unités composant

Les CR 42 du 18° Gruppo prêts à quitter l'aéroport de Turin-Mirafiori pour gagner la Belgique, le 6 octobre 1940.





Le Magg. Ferruccio Vosilla, commandant du 18° Gruppo, lors du vol de transfert vers le front de la Manche. Son MM4462 porte un fanion de commandant de groupe sous l'habitacle ainsi qu'une large bande blanche non réglementaire sur le fuselage.
(coll. Jean-Louis Roba)

le contingent : le 56° Stormo CT (*caccia terrestre*), créé en regroupant le 18° Gruppo de l'ex 3° Stormo avec cinquante biplans CR 42 Falco et le 20° Gruppo du 51° Stormo, équipé de monoplans FIAT G 50bis Freccia. La force de bombardement se composait des bimoteurs FIAT BR 20M Cicogna des 13° et 43° Stormo BT (*Bombardamento Terrestre*) ainsi que des trimoteurs CANT Z 1007bis Alcione de la 172^a Squadriglia RST (*Ricognizione Strategica Terrestre*). Les liaisons et le support logistique étaient réservés à quelques Caproni Ca 164 et Ca 133, l'effectif total du CAI se montant à plus de 4500 hommes. Pour le vol de transfert d'Italie vers la Manche, tous les CR 42 reçurent un réservoir supplémentaire [2] placé derrière le siège du pilote et l'une des deux mitrailleuses de 12,7 mm fut remplacée par une arme de 7,7 mm pour gagner du poids. Quelques appareils furent équipés d'un récepteur radio IMCA, les ma-

chines des commandants d'escadrille étant pour leur part pourvues d'un poste émetteur-récepteur.

Les appareils du contingent italien entamèrent leur transfert dès le 27 septembre mais en raison des conditions météorologiques les trois escadrilles du 18° Gruppo (83^a, 85^a et 95^a Sq.) ne purent partir que le 6 octobre, suivies par une partie du personnel au sol dans les trois Ca 133 assignés au groupe tandis que le restant voyageait en train. La première partie du trajet amena les biplans à Munich, où de nouveau le mauvais temps les bloqua jusqu'au 17. Après une escale à Bruxelles le 18 octobre, les FIAT arrivèrent le lendemain à leur destination : Ursel, en Belgique. Lors de l'ultime partie du voyage, un officier de la Luftwaffe était présent pour guider les pilotes italiens qui furent extrêmement surpris à leur arrivée de constater que le terrain avait été parfaitement

[2] Devant être démonté à leur arrivée.

Ci-dessous à gauche : le FIAT « 95-4 » peu après son arrivée sur le sol belge.
(coll. Jean-Louis Roba)

Le CR 42 « 85-12 » du Serg. Cavallar a terminé sur le nez son vol de reconnaissance du secteur en octobre 1940 !



Briefing avant une mission pour les pilotes du 18° Gruppo à Ursel fin octobre 1940. On constate que les capots-moteurs des CR 42 ont été peints en jaune pour se conformer aux marques de reconnaissance de la Luftwaffe sur ce front. Troisième en partant de la gauche au premier rang (de face et sans gilet de sauvetage), le Cap. Gino Lodi, commandant de la 95^e Sq. Le quatrième, de profil, est le Cap. Edoardo Molinari commandant de la 83^e sq.



camouflé par les Allemands, avec des abris dissimulés au milieu des sapins et des hangars déguisés en bâtiments de ferme.

Après quelques vols de reconnaissance du secteur, il devint vite évident que le Falco était totalement inadapté à ce théâtre d'opérations. L'habitacle ouvert créait de nombreux problèmes dont le pire était le froid glacial en cette saison ; les instruments disponibles étaient insuffisants pour naviguer au-dessus de la Manche en hiver ; le pire étant le manque de postes radio émetteurs-récepteurs, qui handicapait considérablement la coordination entre les chas-

seurs eux-mêmes, mais aussi avec les bombardiers qu'ils allaient devoir escorter et les appareils de la Luftwaffe. Par contre, les pilotes allemands se montrèrent fort coopératifs en fournissant à leurs collègues transalpins des cartes aériennes détaillées et des informations précieuses sur les tactiques employées par la RAF, tout en distribuant généreusement aux équipages des gilets de sauvetage et des effets de vol adaptés – ce qui montrait aussi à quel point l'organisation italienne était rudimentaire. Sur leur suggestion, les CR 42 reçurent également une plaque de blindage de 25 kg derrière le siège pour protéger le pilote.

Les CR 42 de la 83^e Sq. font chauffer leurs moteurs avant une escorte de bombardiers. L'état du terrain, encore correct, semble indiquer qu'il s'agit de la mission du 29 octobre.





Le Falco « 85-12 » (MM5699)
du Serg. Cavallar va
s'élancer.

Un des abris « avions » bien
camouflés d'Ursel.

Après quelques missions de patrouille le long de la côte belge, la première sortie de guerre des CR 42 sur l'Angleterre fut programmée pour la nuit du 27 octobre. Partis au crépuscule et dans des conditions météorologiques loin d'être idéales, les trente-huit biplans FIAT des trois *Squadriglie* ne parvinrent jamais à prendre contact avec les BR 20 qu'ils devaient escorter ; ceux-ci continuèrent donc seuls vers leur objectif, Ramsgate, qu'ils ne trouvèrent pas et rentrèrent à Ursel. Un CR 42 fut endommagé à l'atterrissage en raison du mauvais état de la piste. Le 29 octobre, trente-neuf Falco du 18° *Gruppo* escortèrent, en collaboration avec les G 50bis du 20° *Gruppo*, quinze BR 20M du 43° *Stormo* effectuant un raid sur le port de Ramsgate. La mission fut cette fois un plein succès, les chasseurs italiens rejoignant les bombardiers au-dessus de Bruges et protégeant ceux-ci tout au long de l'attaque ; la seule opposition rencontrée fut celle de la DCA.



Le 1^{er} novembre, trente-six CR 42 du 18° *Gruppo* accomplirent une mission de chasse libre le long de la côte anglaise, mitraillant divers objectifs d'opportunité à Ramsgate, Canterbury et Douvres avant de revenir se poser à la nuit tombante. Puis les conditions météorologiques suspendirent toute activité jusqu'au 8 novembre, date à laquelle le groupe effectua une mission de patrouille côtière entre Ostende et Hook van Holland (à l'ouest de Rotterdam). Certains pilotes de la 85^a *Squadriglia* aperçurent bien un bimoteur de reconnaissance britannique, mais ils furent incapables de le rattraper... Le lendemain, vingt-neuf CR 42 décollèrent pour une mission d'escorte mais après une heure de vol, alors qu'ils étaient au milieu de la Manche, ils reçurent l'ordre de rentrer à Ursel car les bombardiers venaient d'abandonner en raison du mauvais temps. Le 10, quelques sections de quatre biplans patrouillèrent encore le long de la côte belge tandis que deux Falco décollaient pour intercepter un appareil inconnu qui se révéla finalement être allemand.



Autre vue d'un abri d'Ursel, avec à l'arrière-plan un hangar de réparation maquillé en ferme.

FIAT CR 42 Falco MM6976 « 85-16 » du Serg. Magg. Antonio Lazzari de la 85^e Squadriglia du 18^o Gruppo, Ursel novembre 1940.

Appareil contraint à un atterrissage forcé le 11 de ce mois, suite à un problème de pas d'hélice, près de la gare de Corton dans le Suffolk.



Aidés par le personnel de piste, des mécaniciens du 18^o Gruppo mettent en place un CR 42 de la 85^e Sq.



« OPÉRATION CINZANO », LE DÉSASTRE DU 11 NOVEMBRE

La première rencontre avec la chasse anglaise eut lieu le 11 novembre 1940, lors d'une vaste mission combinée de chasse et de bombardement baptisée par les Italiens « opération Cinzano ». Selon le plan, les Cant Z 1007bis de la 172^e Squadriglia accompagnés d'appareils allemands devaient effectuer une opération de diversion sur l'estuaire de la Tamise tandis que les installations portuaires de Harwich,

le véritable objectif, devaient être attaqués par dix FIAT BR 20M du 99^o Gruppo escortés par quarante-deux FIAT CR 42. Mais la mission débuta sous de mauvais auspices, les quarante-six FIAT G 50bis également prévus ratant leur rendez-vous avec les bombardiers en raison d'une épaisse couche nuageuse.

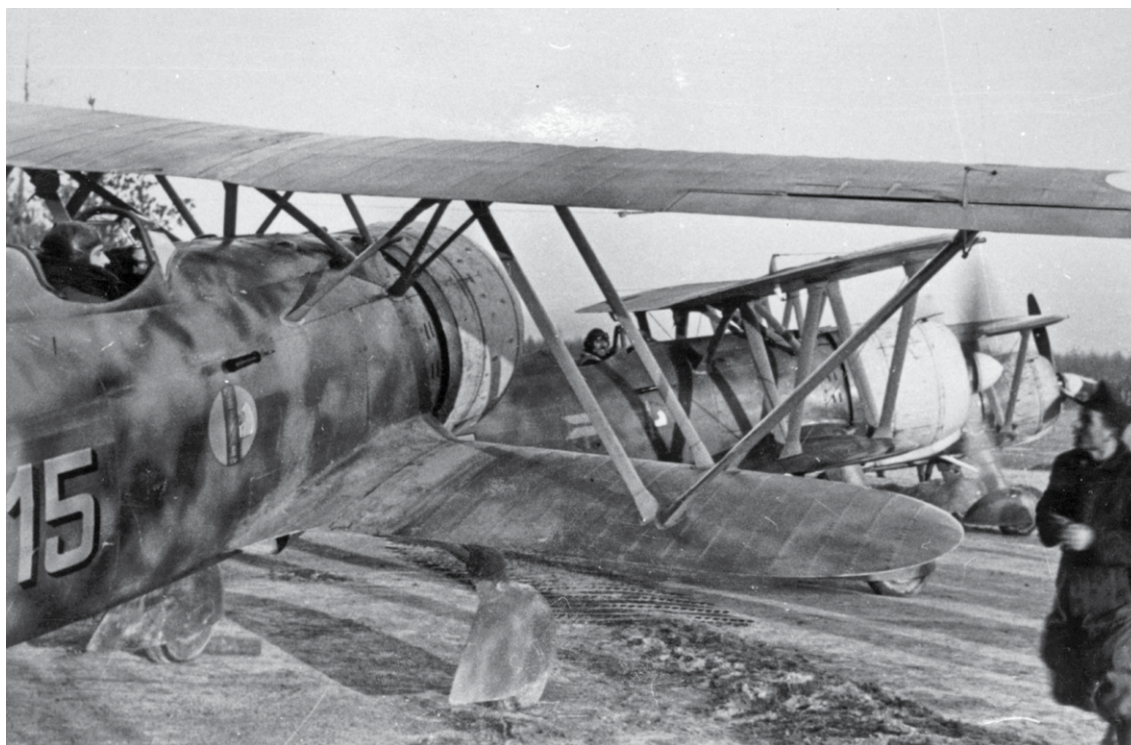
Lorsque les bimoteurs se présentèrent avec un quart d'heure de retard, les Freccia et les Bf 109 allemands à court de carburant avaient déjà dû prendre le chemin du retour, laissant donc seuls les CR 42 pour assurer l'escorte... Les choses finirent de se gêner lorsqu'une trentaine de Hawker Hurricane interceptèrent la formation au-dessus de Harwich.



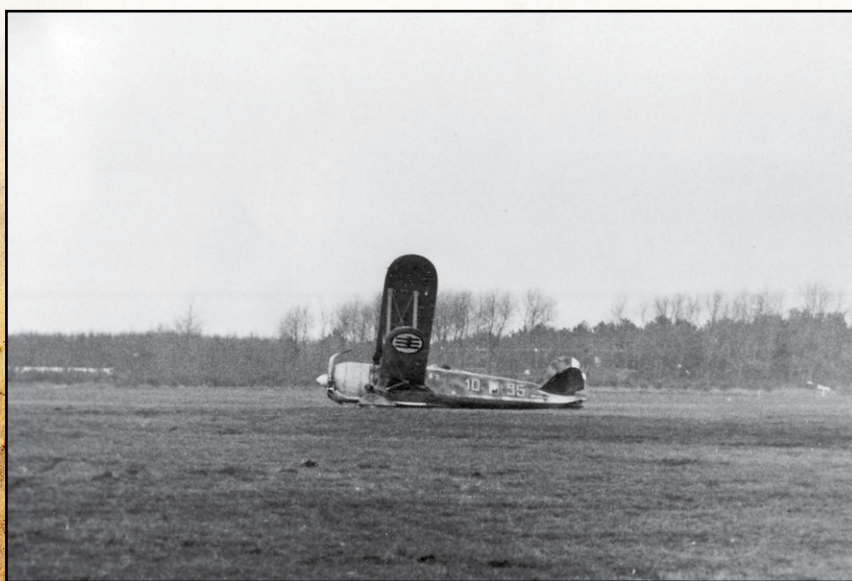
Le M.ilo Giuseppe Ruzzin au départ à bord de son FIAT « 85-9 ». Il sera un des rares pilotes à se voir homologuer un Hurricane le 11 novembre 1940, remportant ainsi sa 5^e victoire individuelle (dont 4 en Espagne), plus 6 partagées.



À l'issue d'un engagement confus mais féroce, les pilotes de chasse italiens revendiquèrent la destruction de neuf chasseurs britanniques, plus quatre « probables », les mitrailleurs des BR 20M réclamant un Hurricane supplémentaire ; en réalité, seuls deux Hurricane furent endommagés ! Par contre, trois CR 42 et trois BR 20M avaient bel et bien été abattus... Même si les revendications des pilotes britanniques étaient presque aussi fantaisistes que celles des Italiens puisque les No 46, 249 et 257 Sqn (plus le No 41 sur Spitfire) furent crédités de neuf BR 20 détruits ainsi que de cinq CR 42 détruits, quatre probablement détruits et trois endommagés. En ce qui concerne les Falco, le MM6978 du Sergente Enzo Pannicchi (83a Sq.) disparut corps et bien, probablement abattu en mer, deux autres CR 42 devant effectuer des atterrissages forcés sur le sol britannique en raison de problèmes techniques. Pas d'hélice déréglé, le MM6976 « 85-16 » du Sergente Maggiore Antonio



Le CR 42 « 95-15 » du Cap. Gino Lodi, commandant de la 95^e Sq., s'apprête à décoller avec au second plan l'appareil du Magg. Vosilla, « patron » du 18^o Gruppo.



Filmée par une caméra allemande, cette séquence dramatique montre le retour mouvementé du FIAT CR 42 « 95-10 » qui s'écrase à Maldeghem le 11 novembre 1940.

(coll. Jean-Louis Roba)

FIAT CR 42 Falco MM5701 « 95-13 » du Serg. Pietro Salvadori de la 95^a Squadriglia du 18^o Gruppo, Ursel novembre 1940. Appareil contraint à un atterrissage forcé le 11 de ce mois, suite à un problème moteur, sur une plage proche du phare d'Orfordness dans le Suffolk. Cet avion est aujourd'hui exposé au musée de Hendon.



Lazzari cassa son train en se posant au nord de Lowestoft tandis que MM5701 « 95-13 » du *Sergente* Pietro Salvadori atterrissait intact sur une plage d'Orfordness, vaincu non par la RAF mais par une surchauffe moteur due à la rupture d'une canalisation d'huile en cours de mission... Le pire était encore à venir puisque le mauvais temps combiné au manque de carburant obligea pas moins de dix-neuf biplans à se poser en catastrophe à peine la côte belge atteinte ! Au moins dix d'entre eux, trop endommagés, durent être réformés.

Le 18 novembre 1940, les CR 42 du *Tenente* Specker et du *Maresciallo* Giuseppe Ruzzin furent détachés avec des G 50bis sur l'aérodrome de Vlissingen (Flessingue), sur l'île de Walcheren aux Pays-Bas. Leur rôle devait être celui d'intercepteurs et de chasseurs nocturnes. Le détachement effectua quelques patrouilles et départs sur alerte, ainsi qu'une unique mission de chasse de nuit, avant de rentrer en Belgique.

DEUXIÈME ROUND SUR FOLKESTONE

La seconde et dernière confrontation avec la chasse adverse se déroula le 23 novembre, lorsque douze Spitfire interceptèrent vingt-neuf CR 42 du 18^o Gruppo effectuant une sortie de chasse libre entre Margate et Folkstone de concert avec vingt-quatre G 50bis du 20^o Gruppo et des Bf 109 E de la Luftwaffe. Les chasseurs italiens opéraient entre 6000 et 7000 m, les Allemands se chargeant de la couverture haute. Arrivés au-dessus de Dungeness après avoir poursuivi en vain des Hurricane, les FIAT G 50bis à court de carburant durent rentrer à leur terrain de Maldegen tandis qu'un affrontement débutait plus au Sud-Est, vers Folkestone. Les Spitfire du No 603 Sqn, parvenus à gagner de l'altitude sans se faire remarquer, avaient plongé sur les Falco qui ne se laissèrent pas intimider et acceptèrent le combat. Les pilotes italiens, cette

Ci-dessous et page suivante en haut : eux vues du FIAT CR 42 « 85-13 » du Serg. Magg. Felice Squassoni photographié lors d'une patrouille au-dessus de la Belgique. (coll. Giorgio Apostolo et coll. Jean-Louis Roba)



fois libres de toute protection rapprochée contrairement au 11 novembre, purent exploiter à fond la maniabilité de leurs petits biplans. Ils se montrèrent de sérieux adversaires, revendiquant cinq victoires sûres à l'issue d'une bataille de quelques minutes seulement. Les pilotes du 603^e réclamèrent en ce qui les concerne la destruction de huit CR 42, plus deux endommagés. Seuls deux Falco avaient en réalité été abattus : le MM5694 du *Tenente* Guido Mazza de la 83^e Sq. et le MM5665 du *Sergente Maggiore* Giacomo Grillo de la 95^e Sq. ; mais trois autres pilotes de la 83^e *Squadriglia* durent faire un atterrissage forcé au retour en Belgique. L'avantage demeurait du côté britannique, ceux-ci ne déplorant qu'un Spitfire Mk II endommagé [3].

Durant la quinzaine suivante, le mauvais temps empêcha de lancer toute autre mission d'envergure à part quelques patrouilles le long de la côte belge et des départs sur alerte sans résultat. La seule exception eut lieu le 28 novembre, quand vingt-trois FIAT G 50bis du 20^e *Gruppo*, accompagnés par une petite formation de Bf 109 E et suivis par vingt-quatre CR 42 du 18^e *Gruppo*, accomplirent une patrouille offensive sur Ashford, Maidstone et Dungeness sans rencontrer d'opposition aérienne. Le terrain d'Ursel fut attaqué pour la première fois dans la nuit du 19 au 20 décembre par un Blenheim solitaire. Le lendemain 21, le 18^e *Gruppo* reçut l'ordre de rentrer au pays avec ses CR 42 afin de rejoindre une nouvelle affectation en Afrique du Nord. Le même jour, douze Falco effectuèrent leurs dernières patrouilles entre Ostende et Bruges. Les préparatifs du vol de retour ayant été achevés, les FIAT CR 42 restants du 18^e *Gruppo* décollèrent du terrain enneigé d'Ursel le 10 janvier 1941 ; après une escale à Francfort, ils arrivèrent en Italie le lendemain.

À suivre...

[3] Le P7389 du P/O Archie Winskill.



Le MM6975 « 83-15 » dont les pantalons de train ont été démontés s'est posé en catastrophe sur une plage belge le 23 novembre 1940. Son pilote le M.llo Felice Sozzi (de la 83^e Sq. comme l'indique la première partie du code) est parvenu à le ramener à bon port bien qu'ayant reçu trois balles dans la poitrine ; il sera décoré sur le champ de la *Medaglia d'argento al valor militare*. (coll. Jean-Louis Roba)



Des mécaniciens aident le CR 42 MM5692 de la 83^e Sq. à s'extraire de la boue du terrain d'Ursel. Il va bientôt être temps de rentrer au pays après une piteuse prestation dans les brumes de la Manche... (via Luigino Caliaro)

FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Rare photographie en couleurs d'un FIAT CR 42 de la 162^e Sq. du 161^o Gruppo *Autonomo* sur l'aérodrome de Maritza (Rhodes) à l'été 1941. L'insigne de la *Squadriglia* est un chat noir en colère qui dit *Varda que te sbrego !* (fais attention où je te griffe !). (toutes les photos : coll. Giorgio Apostolo, sauf autre mention)

Quatrième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

LES OPÉRATIONS EN MÉDITERRANÉE CENTRALE

Dès les premiers jours de la guerre, les CR 42 furent utilisés pour escorter les bombardiers et les avions torpilleurs engagés dans des missions contre le trafic maritime britannique en Méditerranée centrale et contre l'île de Malte. Ce scénario compliqué vit les biplans opérer sans relâche depuis leurs bases de Sicile et de

Sardaigne pendant les deux premières années de la guerre ; ils furent en particulier confrontés à de nombreuses reprises aux chasseurs anglais Gladiator et Hurricane défendant Malte. La première victoire d'un CR 42 au-dessus de l'île fut obtenue le 3 juillet 1940 par le Maggiore Ernesto Botto, commandant du 9^o Gruppo, aux dépens d'un Hurricane. Le 23^o Gruppo remporta ses deux premiers succès (deux Hurricane) dix jours plus tard, le 17^o Gruppo descendant quant à lui un Fairey Swordfish le 21 juillet. Il fallut attendre le 27 novembre

Un Falco de la 385^e Sq. du 157^o Gruppo (1^o Stormo) au décollage du terrain sicilien de Trapani durant l'été 1940.





1940 pour que des Falco rencontrent pour la première fois des appareils de la Fleet Air Arm lors de la bataille du Cap Spartivento. Ce jour-là, affrontant sept Fulmar du No 808 Sqn embarqué sur le porte-avions HMS *Ark Royal*, cinq CR 42 du 3° Gruppo *Autonomo* revendiquèrent cinq victoires sans perte, même si un FIAT disparut en mer au retour sur panne d'essence.

Au cours du printemps 1941, la Regia Aeronautica commença à utiliser le Falco dans le cadre de missions de bombardement en piqué des navires ennemis, grâce à l'emploi de deux projectiles de 50 kg accrochés à des points d'emport sous les ailes inférieures. Les FIAT CR 42 b.a. [1] étaient aussi équipés d'un siège blindé, d'un filtre anti-sable, d'un réservoir supplémentaire et d'un lanceur de grenades anti-personnel. Le 151° Gruppo fut le premier à prendre en compte onze exemplaires début

mars 1941 en Afrique, mais il dut les reverser dès fin avril au 18° Gruppo revenu depuis peu de Belgique où il avait été envoyé participer à la Bataille d'Angleterre. On peut citer parmi les actions de cette nature l'attaque du port crétois d'Hierapetra le 22 mai 1941 ainsi que la mission du 14 juin 1942, au cours de l'opération « Harpoon », qui vit huit CR 42 b.a. s'en prendre à un convoi naval en coopération avec des bombardiers et des avions-torpilleurs – les résultats, il faut bien le dire, furent à peu près nuls... Le même jour cependant, trois pilotes du 24° Gruppo se partagèrent deux Sea Hurricane, remportant ainsi les dernières victoires confirmées du Falco sur Malte (une soixantaine au total).

Une autre mission particulièrement exigeante fut celle consistant à assurer l'escorte aérienne des convois maritimes italiens ravitaillant le théâtre d'opérations

Un FIAT CR 42 de la 70° Sq. du 23° Gruppo au roulage sur un terrain de Sicile, probablement Comiso où le groupe a stationné de juillet à décembre 1940 lors des attaques contre Malte.

[1] *Bombe alari* (bombes d'ailes).

Également basé à Comiso à partir de janvier 1941, le 156° Gruppo *Autonomo* auquel appartient ce CR 42 de la 379° Sq. sera dissous le 4 avril suivant.



Un CR 42 de la 413^e Sq.
probablement vu sur le terrain
d'Assab en 1940.
(coll. Roberto Gentilli)



libyen. Les pilotes de Falco durent voler de longues heures au-dessus de la mer, sur un avion dont l'endurance était limitée et pratiquement sans assistance. Il fut vite nécessaire d'organiser des rotations de formations de chasse, chacune composée de pas moins de six avions. Afin d'optimiser leur rayon d'action, les CR 42 furent déployés sur deux îles situées entre la Sicile et la Tunisie, Pantelleria et Lampedusa ; ce fut le cas en particulier des 70^a, 74^a et 75^a Squadriglie du 23^e Gruppo entre avril et juin 1941.

L'AFRIQUE ORIENTALE ITALIENNE



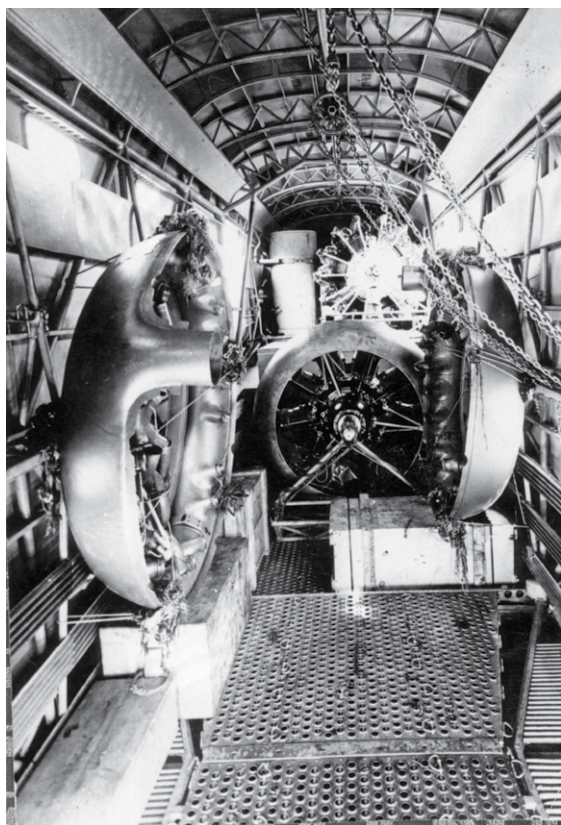
Au début du conflit en Afrique orientale italienne (*Africa Orientale Italiana*, en abrégé AOI) et suite à l'interdiction de survol de l'Égypte, 36 Falco avaient été livrés par bateau en Érythrée en avril-mai 1940. Ils équipaient la 412^a Squadriglia à Massaua et Gura, la 413^a à Assab ainsi qu'une partie de la 414^a qui en avait reçu six exemplaires pour compléter son équipement de CR 32. Cette dernière unité ne conserva pas longtemps les siens, deux d'entre eux étant abattus au décollage d'Assab par des Gladiator du No 94 Sqn venus d'Aden le 2 juillet et les autres étant détruits au sol huit jours plus tard... Dès

le 12 juin 1940, une première victoire avait cependant été remportée en Érythrée par le *Tenente* Carlo Canella de la 412^a Squadriglia sur un Vickers Wellesley du No 223 Sqn. Le surlendemain, son compagnon d'escadrille le *Tenente* Mario Visintini en abattait un second. Confrontés à des appareils aussi obsolètes qu'eux (généralement des bombardiers Wellesley dont ils firent une large consommation, mais aussi des Vincent, des Hart et des Gladiator), les CR 42 de la 413^a Squadriglia contribuèrent à la conquête de la Somalie britannique du 3 au 19 août 1940.

Mis à part son rôle de chasseur et d'avion d'escorte, le Falco fut souvent utilisé en AOI pour l'attaque au sol et le mitraillage des troupes et aérodromes ennemis, grâce à l'utilisation des points d'emport externes déjà mentionnés pour bombes de 50 kg. Le 16 octobre, neuf CR 42 de la 412^a Squadriglia détruisirent ainsi onze appareils sur le terrain de Gedaref. Cette activité intense amena des pertes supplémentaires ; il fut donc décidé, devant l'impossibilité d'envoyer des renforts par mer, d'organiser un pont aérien à l'aide des gros trimoteurs de transport Savoia-Marchetti SM 82 Marsupiale qui pouvaient emporter un CR 42 démonté au complet dans leur soute. La première mission de ce type eut lieu le 23

FIAT CR 42 « 412-2 » du Ten Mario Visintini, 412^e Sq. Autonoma, Barentu fin 1940 (profil probable).





Ce Falco a été démonté pour pouvoir être transporté dans le vaste fuselage d'un trimoteur SM 82 Marsupiale jusqu'en Afrique Orientale Italienne.



La Campagne d'Érythrée (1941).
(Wikipédia Creative Commons/ Stephen Kirrage)

Un Falco de la 413^e Sq. dépourvu de carénages de roues est sorti de son abri semi-enterré à Gondar.
(coll. Roberto Gentilli)



FIAT CR 42 MM7117, Gondar mai-octobre 1941.
Cet appareil, piloté par le S.Ten Ildebrando Malvolta de la 110^e Sq. Autonoma, sera abattu le 24 octobre par un Gladiator du No 3 Sqn SAAF.



Sur le terrain éthiopien d'Addis-Abeba qui vient d'être capturé en avril 1941, un soldat sud-africain examine un FIAT CR 32 de la 410^e Sq. passé sur le nez ; on aperçoit à droite un FIAT CR 42 de la 413^e Sq. qui a subi le même sort. Tous deux portent sur le fuselage les dernières marques de l'aviation de l'AOI : un X noir dans un carré blanc. (coll. Roberto Gentilli)

août 1940. Jusqu'en avril 1941, 51 CR 42 et autant de moteurs de rechange furent livrés depuis l'Italie, renforçant efficacement les escadrilles épuisées. De leur côté, les pilotes italiens apprirent à combattre les Gloster Gladiator qui leur avaient au départ posé de sérieux problèmes en raison de leur maniabilité ; ils ne les affrontèrent plus que dans le plan vertical, utilisant pour cela les qualités que leur conférait leur hélice à pas variable automatique. Le 6 novembre 1940, alors que les forces du Commonwealth lançaient une offensive sur Gallabat, à la frontière du Soudan et de l'Éthiopie, les Falco de la 412^e Squadriglia abattirent ainsi six Gladiator. Trois tombèrent sous les coups de Mario Visintini qui compterait 17 victoires confirmées à sa mort accidentelle le 11 février 1941, ce qui fait de lui le plus grand as de la Seconde Guerre mondiale sur biplan.

Mais au printemps 1941, avec l'apparition de renforts britanniques (Hawker Hurricane et Bristol Blenheim en

ce qui concerne l'aviation), les Italiens commencèrent à perdre peu à peu tous leurs appareils et toutes leurs places fortes en AOI. Lorsqu'arriva le mois d'octobre, seule la garnison de Gondar résistait encore ; c'est là qu'avaient été repliés depuis fin avril les trois derniers CR 42 encore en état de vol. Seuls deux d'entre eux demeurèrent opérationnels le 24 octobre, quand le *Sottotenente* Ildebrando Malavolta fut tué lors d'une mission de reconnaissance par des Gladiator du No 3 Sqn sud-africain. Le lendemain, son vainqueur le Lt C.H. Hope lâcha sur Gondar le message suivant : « en hommage au pilote du Fiat – c'était un homme brave. » Ce fut la dernière perte en CR 42 sur ce front. Le 22 novembre, le *Maresciallo* Giuseppe Mottet pilotant l'ultime Falco opérationnel (MM4033) mitrailla une position d'artillerie britannique, puis il incendia son avion après s'être posé pour qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi... Gondar fut capturée cinq jours plus tard, mettant un point final à la présence italienne en Afrique de l'Est.



Cette affiche publicitaire FIAT parue fin 1940 montre trois CR.42 d'une unité non identifiée. Le premier arbore une casserole d'hélice tricolore.

LA GRÈCE ET LES BALKANS

Lorsque les troupes italiennes basées en Albanie attaquèrent la Grèce le 28 octobre 1940, une bonne part des opérations de chasse fut assurée par les FIAT CR 42 du 150^o Gruppo Autonomo (363^a, 364^a et 365^a Squadriglie) déployé à Tirana, Valona et Agirocastro ainsi que par ceux de la 393^a Squadriglia du 160^o Gruppo Autonomo stationnée à Koritza. Mais cette offensive se heurta à des difficultés considérables face à la farouche résistance des troupes grecques, vite épaulées par des renforts britanniques. Comme en Afrique orientale italienne, les Falco furent d'abord confrontés à des adversaires qui leur étaient comparables, tels les PZL P.24 grecs et les Gladiator de la RAF. Bon nombre de victoires furent donc remportées, la première étant obtenue le jour-même de l'invasion par le *Tenente* Mario Gaetano Carancini de la 393^e Squadriglia sur un Henschel Hs 126 du 3^e Mira grec. Le 2 novembre, les CR 42 revendiquèrent cinq PZL au prix d'un seul des leurs, détruit au décollage lors du bombardement de son terrain par des Blenheim. Deux jours plus tard, deux antiques Breguet 19 du 2^e Mira tombaient sous les tirs des pilotes de la 365^a Squadriglia, suivis le 6 novembre par un premier Blenheim de la Royal Air Force.



Un mécanicien s'apprête à faire chauffer le moteur d'un CR 42 de la 162^a Sq. du 161^o Gruppo Autonomo tandis que le pilote finit de s'équiper.



Moteur lancé à fond, le « 162-6 » va décoller du terrain de Maritza, sur l'île de Rhodes.



FIAT CR 42 « 162-6 » de la 162^a Sq. du 161^o Gruppo Autonomo, Maritza (île de Rhodes) 1941.

Les armuriers s'apprêtent à installer des bombes de 50 kg sous les ailes d'un CR 42 de la 164^e Sq.



[2] Sur les 150 jours de la campagne, seuls 64 permirent d'effectuer des opérations aériennes.

Le 14 novembre, une contre-offensive grecque rejeta les troupes italiennes en Albanie où Koritza fut conquise le 22. Les mauvaises conditions météorologiques [2] commencèrent à poser de sérieux problèmes aux escadrilles de Falco... Obligés d'opérer depuis des pistes de campagne rapidement transformées en champ de boue, les chasseurs durent être débarrassés de leurs carénages de roues afin de pouvoir se déplacer au sol avec un minimum de sécurité. Les combats devinrent de plus en plus féroces, les Gladiator du No 80 Sqn de la RAF descendant quatre CR 42 le 19 et trois autres le 28 pour une seule perte ; les chasseurs italiens revendiquèrent par contre deux PZL du 23^e Mira le 3 décembre et trois Blenheim Mk.I du No 84 Sqn le 7. La supériorité aérienne sur ce front passa du côté britannique en février 1941 avec l'arrivée des premiers Hawker Hurricane. Leurs pertes en combat aérien augmentant, les Falco furent de plus en plus utilisés pour l'attaque au sol des troupes grecques jusqu'à l'arrêt des hostilités en avril 1941. À cette date, seul demeurait sur CR 42 en Albanie le 160^e Gruppo Autonomo qui rassemblait désormais les 375^a, 393^a et 394^a Squadriglie.

Si les CR 42 ne furent pas engagés dans l'invasion de la Yougoslavie en avril 1941, il n'en fut pas de même lors du débarquement en Crète le 20 mai 1941. Le *Comando Aeronautica Dell'Egeo* disposait à cette date de deux escadrilles sur Falco, la 162^a Squadriglia Autonomo à Scarpanito (Karpathos), une île située entre la Crète et Rhodes, et la 163^a stationnée à Gadurra, sur l'île de Rhodes, avec un équipement mixte de CR 32 et CR 42. Ces deux unités furent engagées durant l'opération « Merkur » en soutien des formations de la Luftwaffe, escortant les Stuka tout en mitraillant et en bombardant les objectifs britanniques au sol (aérodrome d'Heraklion et installations portuaires essentiellement). Par la suite et mis à part les missions de chasse de nuit qui seront abordées plus tard, les opérations des Falco dans les Balkans et le secteur de la Mer Égée demeurèrent limitées aux sorties d'escorte et d'assaut – opérations anti-guérilla en Grèce et en Yougoslavie – jusqu'à l'armistice de septembre 1943, le petit biplan étant à présent trop obsolète pour espérer se mesurer avec quelque chance de succès aux chasseurs alliés bien plus modernes et mieux armés !

À suivre...

Des Falco de la 164^e Sq., sans leurs carénages de roues, alignés sur le terrain de Maritza où le 161^e Gruppo Autonomo stationne à partir de juin 1941 dans le cadre de missions de chasse et d'escorte de convois. Le groupe sera rééquipé de FIAT G 50bis et de Macchi MC 200 au printemps 1942.



FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Les CR 42 du 4^e Stormo en vol au-dessus du désert libyen à la fin de l'été 1940. Au premier plan, le MM4393 du magg. Ernesto Botto (commandant du 9^e Gruppo et as de la guerre d'Espagne) porte le code de la 73^e Sq. et le célèbre « Cavallino rampante » ; il est suivi par les Falco de la 96^e Sq. qui arborent en plus l'insigne de la « Gamba di ferro » sur la dérive.

(toutes les photos : coll. Giorgio Apostolo, sauf autre mention)

[1] Voir à ce sujet « Premiers combats dans le désert » dans AVIONS n° 209.

Cinquième partie, par Luigino Caliaro

(traduction et adaptation de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

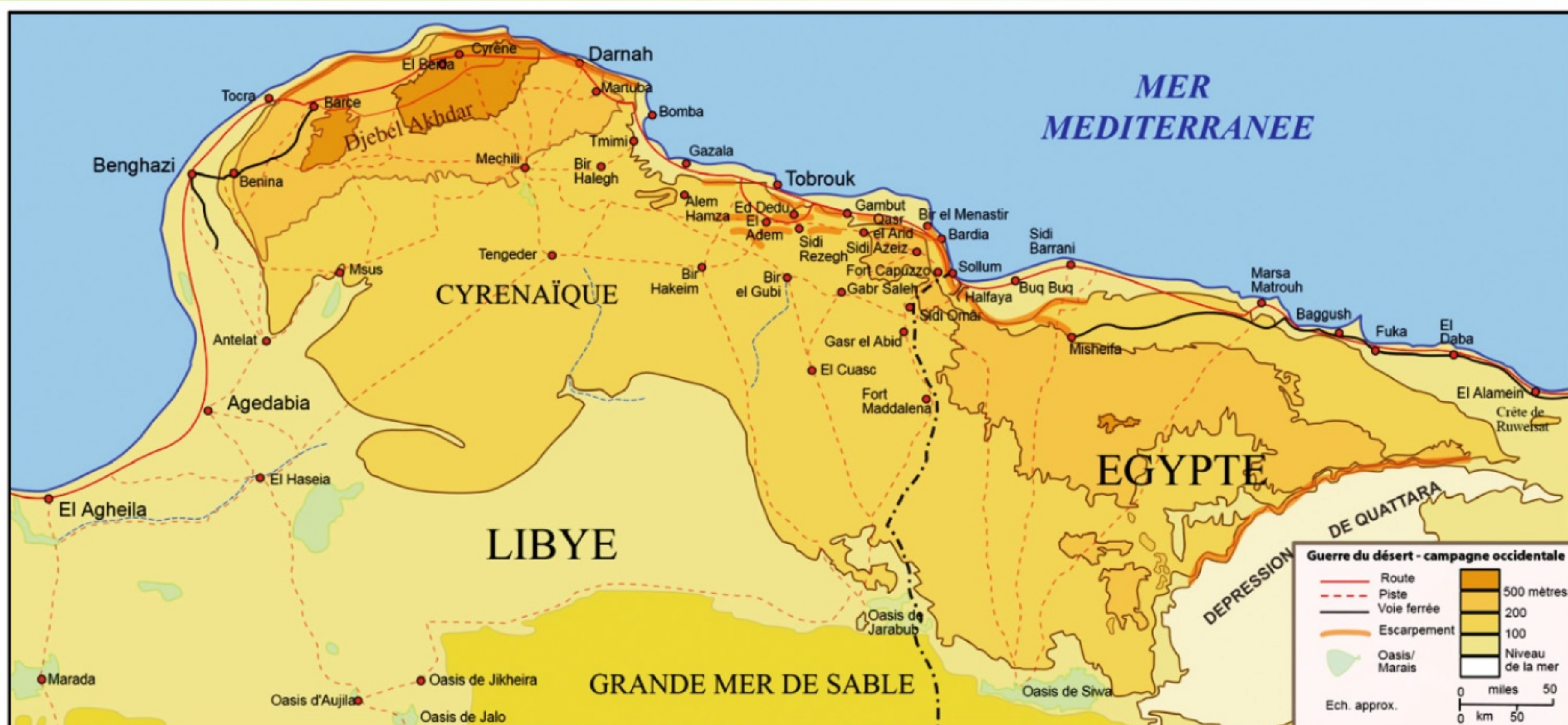
LES OPÉRATIONS EN AFRIQUE DU NORD

À l'entrée en guerre, 77 FIAT CR 42 étaient présents en Afrique du Nord italienne (*Africa Settentrionale Italiana*), répartis entre les formations du 2^e Stormo : les 92^a, 93^a et 94^a Squadriglie du 8^e Gruppo à Tobrouk T2 et les 77^a, 78^a et 82^a Squadriglie du 13^e Gruppo à Castelbenito, ainsi que celles du 4^e Stormo : les 84^a, 90^a et 91^a Squadriglie du 10^e Gruppo, elles aussi basées sur le terrain de Tobrouk T2. Dès les premiers combats, les Falco se trouvèrent

confrontés à leurs équivalents britanniques, les Gloster Gladiator auxquels ils se mesurèrent sur un pied d'égalité, voire avec une légère supériorité lorsque les pilotes italiens apprirent à exploiter les limitations du biplan de la RAF [1]. Mais lorsque les Hawker Hurricane commencèrent à apparaître en nombre dans les cieux africains, l'histoire s'avéra bien différente... La première victoire du CR 42 sur ce théâtre d'opérations fut remportée sur un Gladiator, le 14 juin, par une patrouille de la 90^a Squadriglia pendant l'offensive britannique sur les postes-frontière de Fort Capuzzo et Fort Maddalena.



FIAT CR 42 « 96-5 » de la 96^a Squadriglia du 9^e Gruppo (4^e Stormo CT), El Adem T3 septembre 1940.



Le taux de disponibilité des Falco, qui n'étaient pas équipés de filtres à sable, chuta rapidement car leurs moteurs ne fonctionnaient qu'une vingtaine ou une trentaine d'heures avant de tomber en panne. Des renforts furent donc transférés en Cyrénaïque, la partie orientale de la Libye, qui vit l'arrivée en juillet du 9^o Gruppo (73^a, 96^a et 97^a Squadriglie) puis en septembre celle du 151^o Gruppo (366^a, 367^a et 368^a Squadriglie). Les CR 42 appuyèrent sans trop d'opposition l'offensive du maréchal Graziani arrêtée après la prise de Sidi Barrani à la mi-septembre. Leurs principales missions consistèrent à escorter les bombardiers S.79 et en sorties de mitraillage au sol. L'explication arriva le 9 décembre 1940 lorsqu'une violente contre-offensive anglaise, baptisée opération « Compass », enfonça les lignes italiennes... Du 5 au 29 janvier 1941, Bardia, Tobrouk et enfin Derna allaient être perdues, entraînant l'anéantissement total de la 10^e armée italienne ! Durant la retraite, les pilotes de Falco se dépensèrent sans compter, accomplissant quelques exploits aux dépens des

appareils britanniques. Le jour-même du lancement de « Compass », le *tenente* Giulio Torresi de la 77^a Squadriglia abattit ainsi coup sur coup deux Blenheim près de Gambut, ses 5^e et 6^e victoires depuis la fin du mois de juin. Cinq Gladiator furent descendus le 13 décembre par le 9^o Gruppo, suivis le lendemain par trois Blenheim victimes des pilotes du 151^o Gruppo ; mais le 11, un Hurricane solitaire affrontant plusieurs formations de CR 42 était parvenu à descendre trois FIAT avant de devoir se « crasher » près de Sidi Barrani [2].

Son potentiel aérien tombé au plus bas, le 2^o Stormo fut retiré des opérations dans le courant du mois de décembre 1940, après avoir revendiqué en six mois 45 victoires au prix de 12 de ses pilotes ; il fut suivi par le 4^o Stormo qui acheva de se replier le 5 janvier 1941 avec un palmarès de 100 victoires pour 15 pertes. Des unités ayant entamé la campagne, seul demeurait donc le 151^o Gruppo autonomo. Après avoir perdu deux de ses commandants d'esca-

La campagne occidentale durant la guerre du désert (juin 1940 – février 1941).

(Wikipédia Creative Commons/ Stephen Kirrage)

[2] Son pilote, le F/O Charles Dyson du No 33 Sqn, réussit à échapper à la capture. Il revendiqua à son retour la bagatelle de 6 FIAT et fut crédité par la RAF de...
... 7 victoires !

Les CR 42 de la 91^a Sq. du 10^o Gruppo au décollage d'El Adem au cours de l'été 1940.

Les chasseurs ne disposent pas de filtre anti-sable à cette époque de la guerre.



FIAT CR 42 MM4387 « 77-1 » de la 77^a Squadriglia du 13^o Gruppo (2^o Stormo CT), Castelbenito mi-juin 1940.



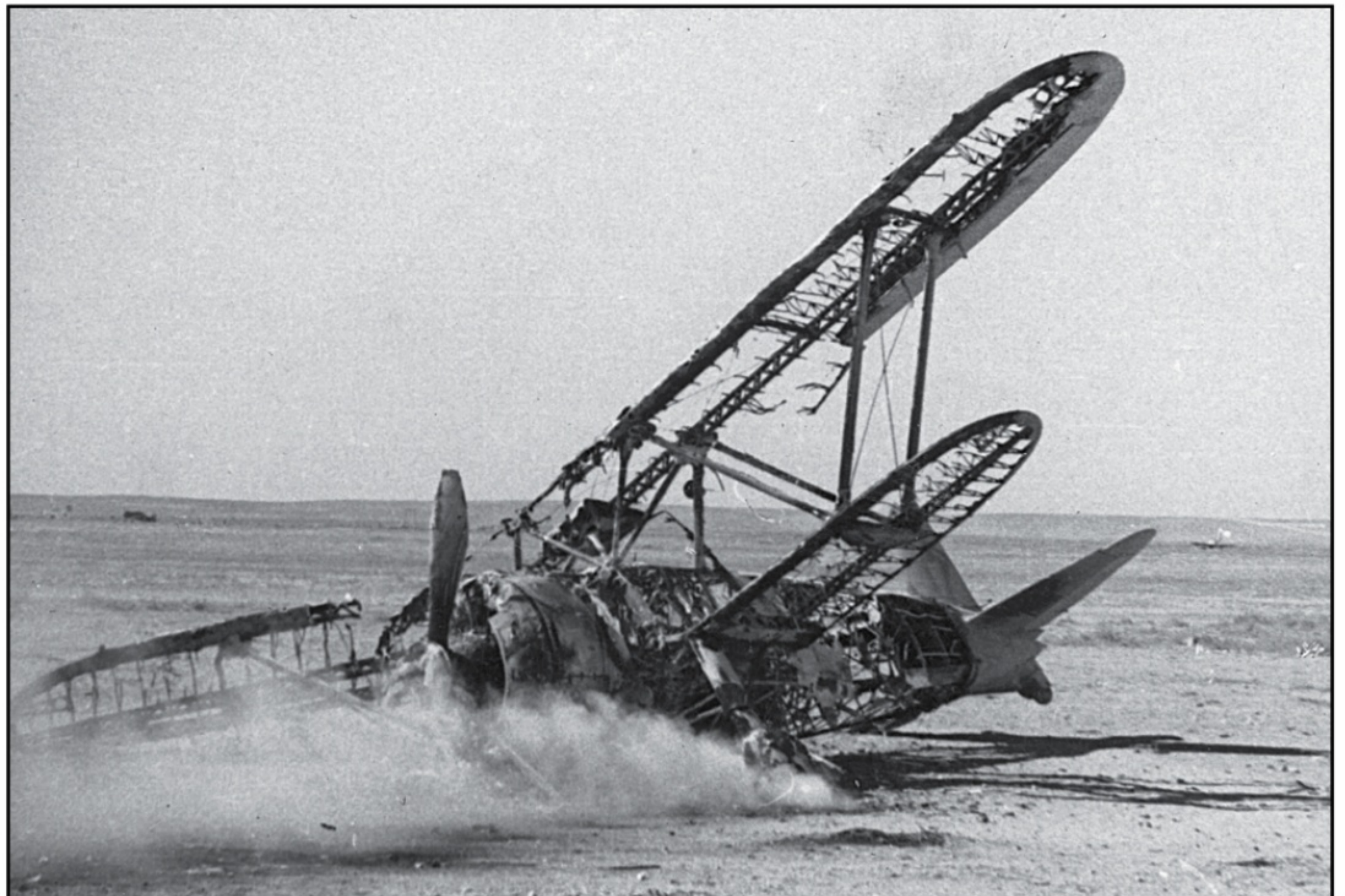
Un CR 42 de la 77^a Sq. du 13^o Gruppo en Libye en juin 1940. L'appareil porte sur le pantalon de roue l'as de cœur rouge de l'as de la Grande Guerre Pier Ruggero Piccio (24 victoires). D'abord basé à Castelbenito, le groupe vient se baser à Tobrouk le 19 juin.



drille, dont l'as Guglielmo Chiarini abattu par un Hurricane le 4 février 1941, le groupe fut renvoyé dans le secteur de Tripoli où il n'effectua plus que des missions de surveillance jusqu'à son rapatriement en Italie fin juillet. Une seule formation de chasse sur CR 42 était arrivée dans l'intervalle pour remplacer les départs : le 23^o Gruppo, en Afrique depuis le

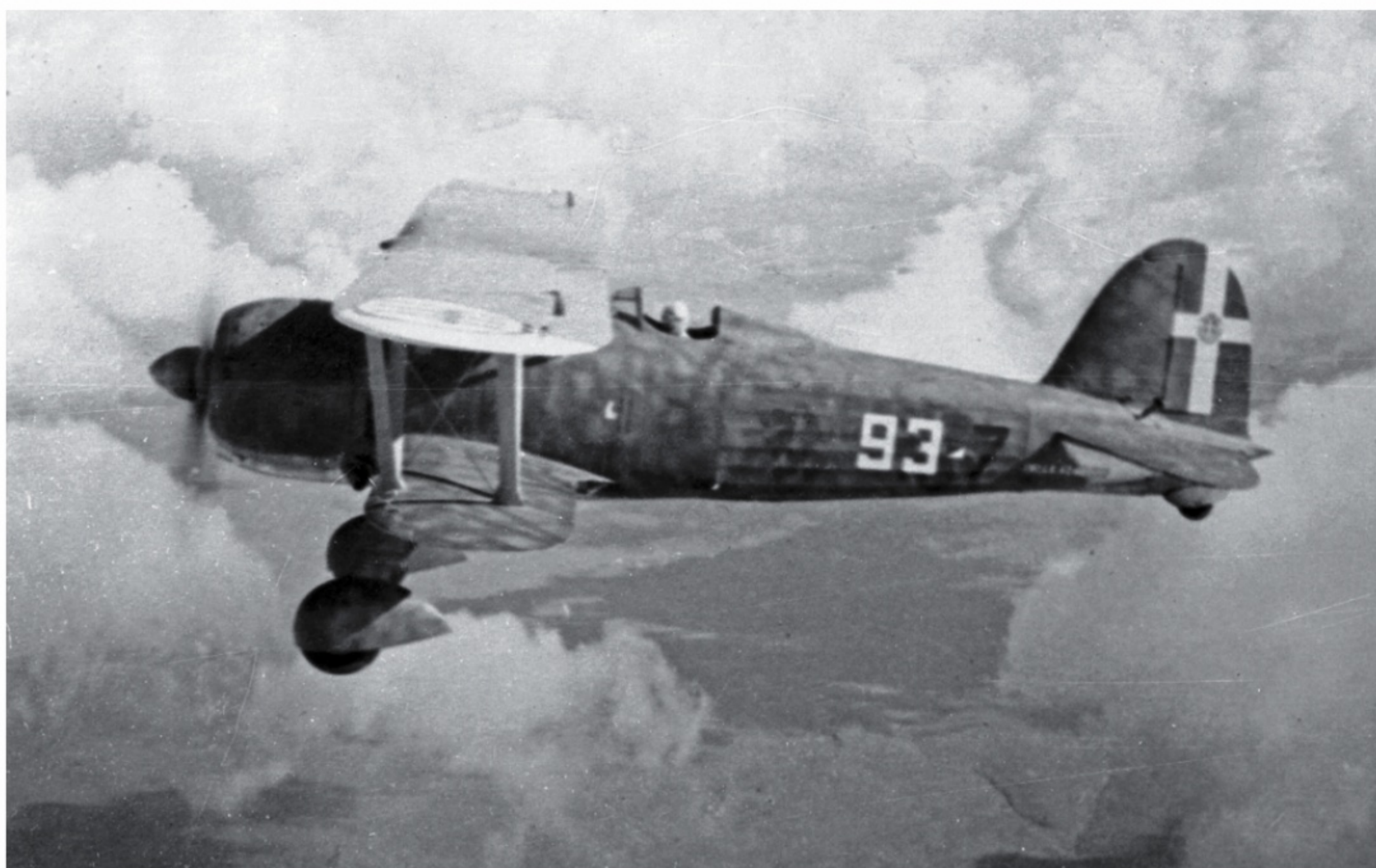
16 décembre 1940. La supériorité de la chasse britannique, largement rééquipée en Hurricane, était désormais telle qu'il se fit étriller en moins de deux mois, ce qui obligea à le renvoyer en Tripolitaine dès le 7 février. Le temps du FIAT CR 42 comme chasseur était bel et bien révolu !

L'épave d'un FIAT CR 42 achève de se consumer sur un terrain nord-africain, victime d'un raid de la RAF en 1940.





Le FIAT CR 42 MM5021 « 97-4 » de la 97^a Sq. du 9^o Gruppo est tombé aux mains des Britanniques en novembre 1940. Les chasseurs de souvenirs ont déjà découpé la cocarde aux faisceaux sous l'aile et l'insigne du « Cavallino rampante » sur le fuselage.



Le CR 42 « 93-7 » de la 93^a Sq. du 8^o Gruppo photographié dans le ciel de Benghazi au cours de l'automne 1940. (coll. Roberto Gentilli)



FIAT CR 42 « 93-7 » de la 93^a Squadriglia du 8^o Gruppo (2^o Stormo CT), Uadi el Menastir octobre-novembre 1940.

UNE NOUVELLE JEUNESSE COMME CHASSEUR-BOMBARDIER

Le mois de février 1941 fut marqué par l'arrivée sur le front de la Luftwaffe, qui allait rapidement prendre à son compte l'essentiel des opérations aériennes des forces de l'Axe. Ayant fini par admettre l'obsolescence de son biplan, la Regia Aeronautica profita de l'hiver 1940-1941 pour transformer toutes les formations de chasse d'Afrique du Nord sur monoplans FIAT G.50 et Macchi MC.200. Les CR 42 – toujours en production – furent relégués aux tâches ingrates mais tout aussi nécessaires que constituaient la protection des ports et des convois navals ainsi que l'attaque au sol. Trois nouveaux groupes et deux escadrilles de Falco furent ainsi transférés en Libye jusqu'à l'été 1941.

Le premier fut le 18° Gruppo (83^a, 85^a et 95^a Squadriglie) qui arriva le 29 janvier 1941. L'un de ses pilotes, le *sottotenente* Franco Bordoni-Bisleri, se mit en évidence en descendant du 10 mars au 2 juin pas moins de quatre Blenheim et un Hurricane [3]... Le 18° se transforma en mai sur FIAT CR 42 b.a. équipés de lance-bombes et d'un filtre anti-sable. Il attaqua en juin des concentrations de véhicules ennemis près de Tobrouk puis se replia sur Tripoli où il passa début août ses biplans au 160° Gruppo autonomo (375^a, 393^a et 394^a Squadriglie). Celui-ci fut essentiellement employé jusqu'à la mi-1942 contre les forces britanniques de l'Oasis Group

qui opérait tout au sud du front, près de la grande Mer de sable, en direction de l'oasis de Gialo (Jalo) afin d'ensuite remonter vers le Nord pour couper les lignes de ravitaillement italo-allemandes. Le 160° passa ensuite sur FIAT G.50. Le troisième fut le 3° Gruppo (153^a, 154^a et 155^a Squadriglie), lui aussi sur CR 42 b.a, qui assura à partir de juillet la protection – aussi bien diurne que nocturne – du port de Tripoli et l'escorte des convois. Au début de l'offensive britannique « Crusader », fin novembre 1941, le groupe fut envoyé à Agedabia avec la 236^a Squadriglia autonoma d'Assalto [4] ; les deux formations contribuèrent à stopper près de Gialo une colonne ennemie qui tentait un mouvement de contournement dans le désert. Début 1942, le 3° Gruppo fut très actif contre les blindés britanniques et les aérodromes de la *Western Desert Air Force*. Le 8 janvier, le *sergente* Adriano Vezzi de la 155^a Squadriglia réussit même à abattre un Kittyhawk australien ! Le 27 avril, lors d'une escorte de convoi, des Falco de la 153^a Squadriglia coulèrent le sous-marin de 540 tonnes HMS *Urge* devant la côte libyenne. Le 3° rentra en Italie au mois de mai après avoir opéré sur Tobrouk depuis Martuba. La seconde escadrille était la 376^a Squadriglia d'Assalto, qui fit ses débuts opérationnels le 24 octobre 1941 en attaquant Fort Maddalena sur la frontière égyptienne, puis opéra depuis Bir Hakeim jusqu'à son retour en Italie un mois et demi plus tard.

L'année 1942 avançant, cinq nouveaux groupes sur chasseurs-bombardiers FIAT CR 42 b.a. furent

[3] Passé ensuite sur Macchi MC.200 et MC.205V, il termina la guerre avec 19 victoires confirmées.

[4] Le 151° Gruppo, toujours sur CR 42 b.a., effectua un bref retour au front depuis Agedabia de fin novembre à fin décembre 1941, puis rentra en Italie pour se rééquiper sur FIAT G.50.

Deux Falco de la 368^a Sq. du 151° Gruppo autonomo escortent un bombardier italien au large des côtes libyennes en avril 1941.

(coll. Enrico Leproni)

FIAT CR 42 « 368-5 » de la 368^a Squadriglia du 151° Gruppo autonomo CT, Tripoli-Mellaha avril 1941.



FIAT CR 42 b.a. MM5667 « 83-1 » du cap. Edoardo Molinari,
commandant de la 83^a Squadriglia du 18^o Gruppo autonomo CT, Benghazi K2 début mai 1941.



Après sa décevante participation à la Bataille d'Angleterre, le 18^o Gruppo fut envoyé en janvier 1941 en Libye où il reçut ses premiers chasseurs-bombardiers trois mois plus tard.
(coll. Uccio Catalanotto)

constitués. Les deux premiers, les 158^o (236^a, 387^a et 388^a Sq.) et 159^o Gruppi (389^a, 390^a et 391^a Sq.), furent regroupés au sein du 50^o Stormo Assalto et engagés en juin – avec de lourdes pertes – contre Bir Hakeim puis Tobrouk. De juillet à septembre, leur

objectif fut El Alamein, en soutien de l'offensive du général Rommel à laquelle participa aussi, à partir de la fin août, le 101^o Gruppo (208^a et 238^a Sq.) rattaché au 5^o Stormo Tuffatori. En septembre, le 15^o Stormo Assalto constitué des 46^o (20^a et 21^a Sq.) et



Des armuriers finissent d'accrocher un projectile de 50 kg au lance-bombe d'aile d'un CR 42 b.a.
(coll. Giancarlo Garelo)



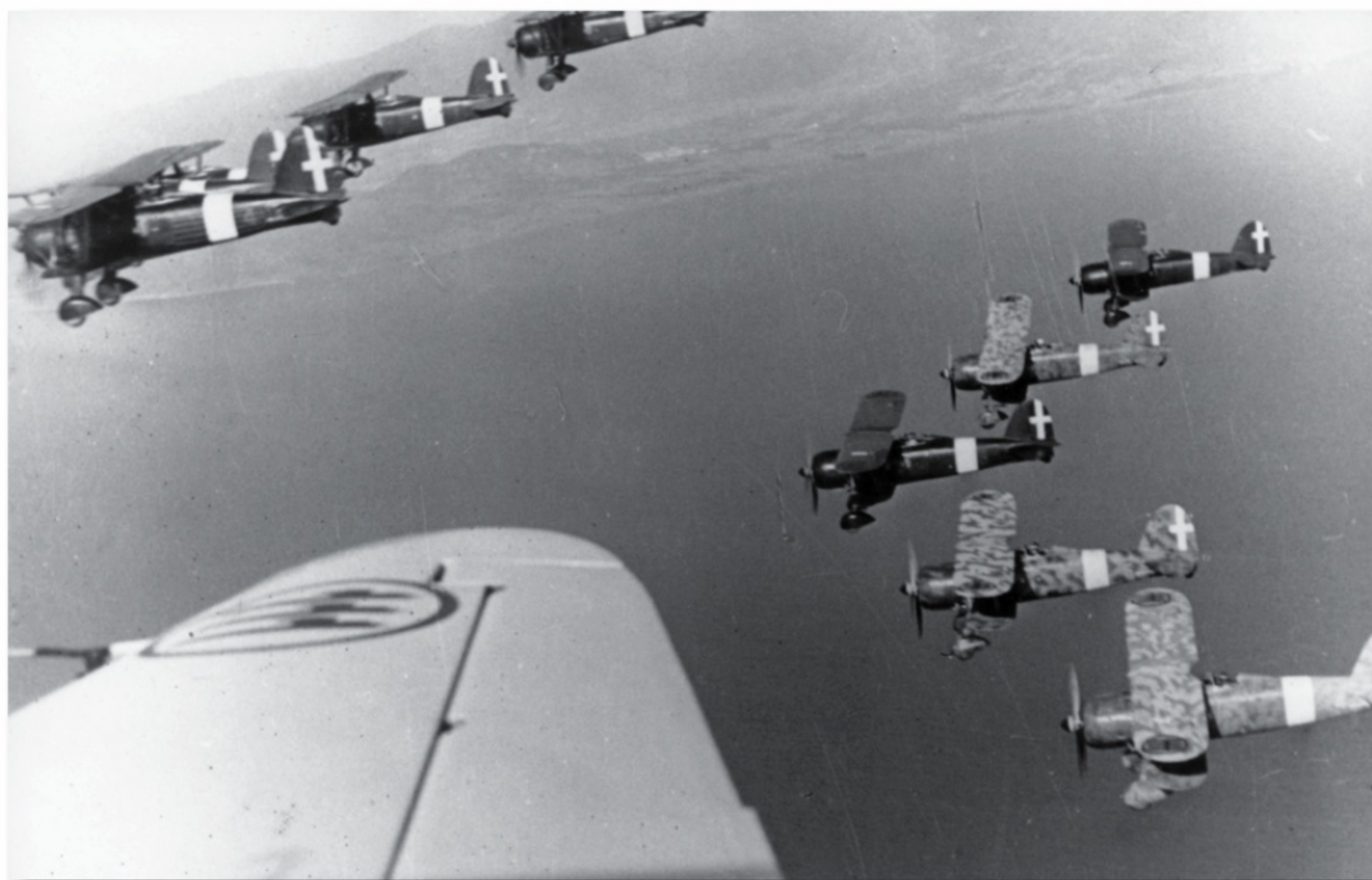
Les CR 42 b.a. du 159° Gruppo alignés à Aviano juste avant leur transfert en Libye.
(coll. Gregory Alegi)

47° (53^a et 54^a Sq.) Gruppi s'installa plus à l'Ouest, dans le secteur de Benghazi d'où il opéra contre les colonnes de commandos britanniques s'infiltrant depuis l'intérieur de la Cyrénaïque. L'attrition subie par le 15° Stormo fut telle qu'il dut se replier en Italie dès la fin décembre. Le 27 octobre 1942, alors que les Britanniques contre-attaquaient à El Alamein, 43 FIAT CR 42 des 50° Stormo et 101° Gruppo, escortés par des Macchi MC.202, furent lancés sur les positions d'artillerie ennemies. L'intervention de la chasse alliée scella le sort des petits biplans italiens

qui perdirent cinq des leurs, victimes des Curtiss P-40F du 57th FG... Un mois plus tard, les 101° et 158° Gruppi se repliaient en métropole, ne laissant plus sur le sol africain que le 159° Gruppo qui évacua à son tour à la mi-janvier 1943, depuis Zouara (à l'ouest de Tripoli) pour la 159^a Squadriglia et depuis Tunis-El Aouina pour ses deux autres escadrilles. La courageuse mais malheureuse aventure nord-africaine du chasseur de Rosatelli était finie...

À suivre...

Une formation de Falco porteurs de camouflages diurnes et nocturnes prise à proximité de la côte d'Afrique du Nord en 1942. Il s'agit sans doute d'avions des 3° ou 101° Gruppi, les seuls à effectuer des missions de chasse de nuit sur ce théâtre d'opérations.





Un CR 42 b.a. en Afrique du Nord, armé de deux bombes de 50 kg sous les ailes.



Parfait profil d'un chasseur-bombardier Falco de la 21^a Sq. du 46^o Gruppo à Tamet durant l'automne 1942.



FIAT CR 42 b.a. « 21-1 » de la 21^a Squadriglia du 46^o Gruppo CT (15^o Stormo Assalto), Bu Amud octobre 1942.



FIAT CR 42 MM4306 « 84-8 » de la 84^a Squadriglia du 10^o Gruppo (4^o Stormo CT), El Adem T3 août 1940.



FIAT CR 42 « 366-7 » du ten. Valdrè de la 366^a Squadriglia du 151^o Gruppo autonomo CT, Amseat A3 novembre 1940.



FIAT CR 42 MM5021 « 97-4 » de la 97^a Squadriglia du 9^o Gruppo (4^o Stormo CT), El Adem T3 novembre 1940.



FIAT CR 42 b.a. « 15° » du col. Raffaele Colacicchi, commandant du 15^o Stormo Assalto, Bu Amud octobre 1942.

FIAT CR 42 « Falco »



La légende italienne

Sixième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

EN ITALIE

Totalement dépassé désormais dans son rôle initial de chasseur de jour, le Falco fut largement utilisé par les unités d'entraînement avancé où les élèves pilotes brevetés étaient affectés après avoir acquis les rudiments du vol dans les écoles élémentaires. La transformation sur un monoplace de chasse leur permettait ensuite d'être transférés dans les *Scuole di Specializzazione Caccia* de Campoformido, Gorizia et Rimini ou bien dans les écoles formant les pilotes d'assaut qui étaient situées à Ravenne et Forlì. Certains CR 42, modifiés en tracteurs de planeurs, furent aussi livrés aux écoles de vol à voile de

Cameri, Novara et Bergame. Les Falco continuèrent à être utilisés dans une large gamme de missions en Italie puisqu'ils équipaient plusieurs *Gruppi Caccia Complementari*. Les *Zone Aeree Territoriali* (ZAT) contrôlaient également diverses *sezioni* autonomes comme celles d'Albenga, Bologne, Caselle, Gênes, Gorizia, Novi Ligure, Sarzana, Ronchi, Trévise et Venegono. Dans un rôle d'intercepteur, le CR 42 opéra depuis Brescia, La Spezia, Milan, Savone et Venise, mais aussi en Sardaigne et en Sicile. Bien que la production se soit poursuivie jusqu'au début de l'été 1943, il ne restait plus que 127 CR 42 en première ligne – dont 85 en état de vol – au 9 juillet 1943.

Belle vue en vol d'un CR 42 b.a. du 45° Gruppo Complementare au-dessus de Ravenne en avril 1942, débarrassé de ses pantalons de roues et avec le camouflage typique « vert amibe » (d'après la forme des taches en anneaux) sur fond sable.

(toutes les photos : archives Giorgio Apostolo via l'auteur sauf autre mention)



Les écoles de chasse utilisaient abondamment les biplans dépassés au premier rang desquels figuraient les FIAT CR 32, mais celle de Castiglione del Lago disposa aussi de CR 42 comme ici au premier plan, à côté de FIAT G.50.

FIAT CR 42 « FOL-7 » de l'école de chasse de Foligno, automne 1942.



Un CR 42 de l'école de chasse de Foligno, reconnaissable à son code « FOL-7 », de passage sur le terrain de Sienne-Ampugnano à l'automne 1942.

Ordre de bataille des unités de FIAT CR 42 en juin 1943

Sicile

-12° Gruppo (159^a et 160^a Sq.) du 50° Stormo basé à Castelvetro : quelques CR.42 pour la défense locale et l'escorte des convois

Sardaigne

-46° Gruppo (20^a et 21^a Sq.) du 15° Stormo basé à Capoterra : sur CR 42 d'assaut

-47° Gruppo (53^a et 54^a Sq.) du 15° Stormo basé à Oristano : sur CR 42 d'assaut

-Sezione Intercettori basée à Monserrato : sur CR 42

Italie continentale

-59° Gruppo Autonomo (232^a et 233^a Sq.) basé à Ciampino : quelques CR.42 CN de chasse de nuit

-60° Gruppo Autonomo (234^a et 235^a Sq.) basé à Venegono : quelques CR.42 CN de chasse de nuit

-160° Gruppo Autonomo (375^a, 393^a et 394^a Sq.) basé à Sarzana : quelques CR.42 pour la défense locale, l'escorte des convois et l'assaut

-167° Gruppo Autonomo (300^a et 303^a Sq.) basé à Ciampino et Grottaglie : quelques CR.42 CN de chasse de nuit

Des Falco d'une école non identifiée sur un terrain italien. Celui du fond à gauche porte encore un camouflage désertique.





Pris en vol, le FIAT CR 42 « 66 » porte sur les ailes les bandes blanches caractérisant les écoles de la *Regia Aeronautica*.

CHASSEURS DE NUIT

Les premiers essais du CR 42 comme chasseur nocturne eurent lieu en 1940 au sein d'unités équipées de la version standard du Falco. En l'absence d'équipements spécifiques, celles-ci devaient opérer à la seule clarté de la lune. Dans la nuit du 15 au 16 août 1940 le *capitano* Giorgio Graffer, commandant de la 365^a *Squadriglia* du 150^o *Gruppo* (53^o *Stormo*) réussit ainsi à abattre un bombardier Whitley Mk V du No 101 Sqn de la RAF en le percutant dans le ciel de Turin après avoir épuisé en vain ses munitions ! Sept mois plus tard, lors de la campagne de Grèce, le *sergente maggiore* Giuseppe Desideri et son homologue Francesco Penna du 160^o *Gruppo* réussirent à descendre un Wellington du No 37 Sqn qui attaquait dans la nuit du 16 mars 1941 le terrain albanais de Tirana. Des essais de chasse nocturne furent aussi menés sur le front africain, le *sergente maggiore* Squassoni de la 85^a *Squadriglia* du 18^o *Gruppo* revendiquant à son tour une victoire de ce type le 12 juillet 1941 alors qu'il effectuait une sortie en protection du port de Benghazi.

Pour mieux assurer son nouveau rôle, le chasseur de Rosatelli se transforma en CR 42 CN (*Caccia Notturna*) après avoir été équipé d'un récepteur radio, d'une instrumentation spécifique et d'une génératrice à moulinet alimentant deux grands projecteurs sous les ailes inférieures. La plupart du temps, les appareils de cette version reçurent aussi un camouflage entièrement noir et de longs pare-flammes. La première unité italienne dédiée à la chasse de nuit fut le 171^o *Gruppo* CN mis sur pied à Gela, en Sicile, le 1^{er} octobre 1941. Entièrement équipé de FIAT CR 42 CN, il revendiqua quatre victoires avant sa dissolution le 18 décembre 1941. Une seule lui fut confirmée, celle remportée sur un Fairey Albacore du No 828 Sqn de la *Fleet Air Arm* le 28 octobre 1941 près de Comiso. La même nuit, les *sottotenenti* Amedeo Parmeggiani et Marcello Calafiore de la 376^a *Squadriglia Autonoma* détruisirent aussi un Wellington du No 104 Sqn près de Salerne. Le 5 décembre 1941 à 21h35, ce fut au tour d'un Wellington du No 40 Sqn de tomber devant le port de Naples sous les balles de 12,7 mm du CR 42 piloté par le *maresciallo* Vincenzo Patriarca de la 356^a *Squadriglia* du 21^o *Gruppo*.

Un trimoteur allemand Junkers Ju 52/3m trône au milieu des Macchi C.200 de la 356^a Sq. sur le terrain de Gorizia en 1941. Au premier plan, les CR 42 de la section de chasse de nuit de cette escadrille qui furent ensuite déployés à Naples-Capodichino où ils remportèrent une victoire dans la nuit du 5 au 6 décembre 1941.

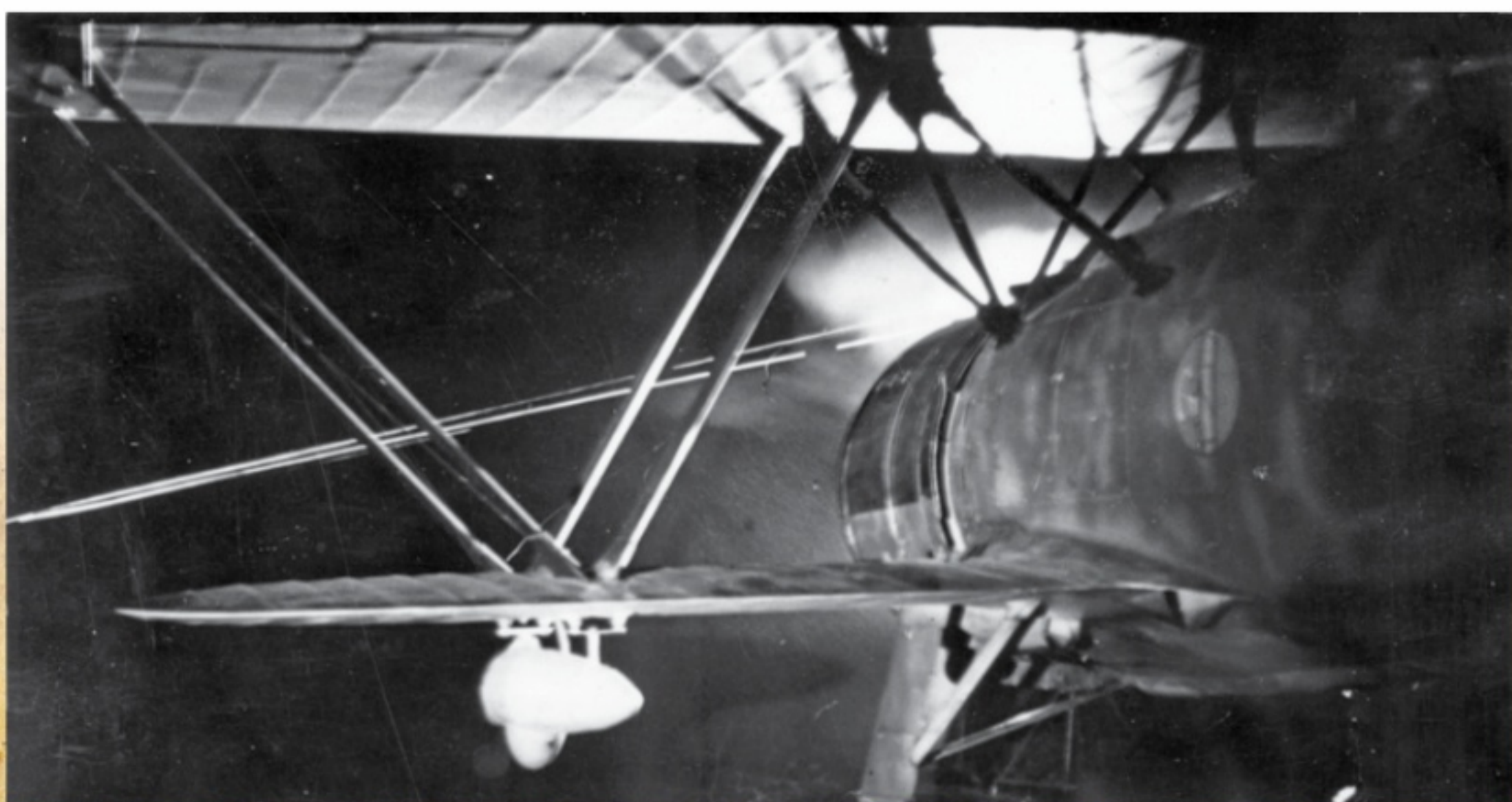




Le capitano Corrado Ricci, commandant de la 300^e Sq., embarquant à bord du Falco MM7584 « 300-7 » au printemps 1942 sur l'aéroport de Ciampino. Ces trois vues du même appareil – dont on remarque le dessus du capot-moteur peint en noir – sont tirées d'un reportage sur la défense nocturne de la ville de Rome. Les CR 42 CN de la 300^e Sq. dépendaient du 167^e Gruppo Autonomo. En juin 1943, ce groupe avait encore des Falco ; il défendait toujours Rome, mais aussi Naples.



[1] Pour en savoir plus sur la chasse de nuit italienne de 1940 à 1943, le lecteur pourra se reporter aux articles de Giancarlo Garelo dans n° 98, 99 et 101 d'AVIONS.



Plusieurs groupes et escadrilles furent transformés pour assurer cette tâche, particulièrement en métropole où on les chargea d'assurer la défense nocturne des villes de Rome, Turin, Milan, Gênes, Savone et de bien d'autres cités industrielles du Nord en butte aux raids de la Royal Air Force. Il est clair que les résultats furent peu satisfaisants vu l'inadaptation de l'équipement et des infrastructures de guidage au sol [1]... Néanmoins, bien que le Falco ait volé pratiquement à la même vitesse que ses proies – que le pilote devait trouver de lui-même dans les ténèbres –, quelques résultats furent encore obtenus durant l'année 1942. Le premier eut lieu dans le ciel africain, quand dans la nuit du 25 au 26 août 1942 deux Wellington furent descendus au-dessus de Fuka par



le *tenente colonnello* Armando François (commandant du 4° Stormo) et le *tenente* Giulio Reiner (commandant de la 73^a Squadriglia du 9° Gruppo). Le 4° Stormo, qui volait sur Macchi C.202, avait récupéré le matin même quatre FIAT CR 42 équipés de radio auprès du 101° Gruppo d'assaut pour mener des missions nocturnes...

Les dernières victoires furent obtenues au-dessus du sol italien. Lors du bombardement de Gênes par la RAF dans la nuit du 23 au 24 octobre 1942, deux quadrimoteurs furent détruits par les *tenenti* Catania et Calvani. Moins d'un mois plus tard, dans la nuit du 18 au 19 novembre, les pilotes de CR 42 CN du 59° Gruppo réclamèrent un quadrimoteur au-dessus de Turin. Deux jours plus tard, le 20/21 novembre, le *capitano* Giovanni Scagliarini (commandant de la 233^a Squadriglia du 59° Gruppo) abattit un Halifax Mk II du No 76 Sqn sur Turin, remportant ainsi la dernière victoire confirmée attribuée à un Falco de chasse nocturne. Un dernier succès fut revendiqué

par un pilote de FIAT CR 42 CN dans la nuit du 14 au 15 février 1943, mais le Lancaster endommagé par le *tenente* Cesare Balli du 41° Stormo CN au-dessus de Milan ne lui fut pas confirmé.

EN SERVICE AVEC LA REPUBBLICA SOCIALE ITALIANA (R.S.I.)

Après l'armistice, la nouvelle aviation de la R.S.I., qui décida de poursuivre le conflit aux côtés de la Luftwaffe, put selon toute vraisemblance récupérer une vingtaine de Falco disséminés sur le terrain de Venaria Reale qui était proche des usines FIAT de Turin où étaient produits les CR 42 ; ils y servirent jusqu'à la mi-1944 pour l'entraînement. Il paraît certain que la R.S.I. réussit à obtenir d'autres appareils après l'armistice (11 CR 42 CN du dernier lot commandé étaient ainsi prêts à être livrés à Turin) et certaines sources avancent le chiffre total d'une cinquantaine de FIAT CR 42 en service avec la R.S.I.

Le FIAT CR 42 CN « 6 » de la 377^a Sq. Aut. vu à l'automne 1942 sur le terrain de Palerme-Boccadifalco, d'où cette escadrille était chargée d'assurer la défense nocturne de la Sicile.



FIAT CR 42 CN « 6 » du *capitano* Luciano Marcolin, commandant de la 377^a Sq. Aut., Palerme-Boccadifalco automne 1942.
L'insigne de l'unité est une chouette armée d'une arquebuse, montant la garde sur un croissant de lune.

Rare cliché du CR 42 MM9245 « 31 » de l'école de vol de Brindisi vers 1946-1947. L'appareil est entièrement peint aluminium, avec un panneau anti-reflet noir courant sur tout l'avant du fuselage ; il n'a plus ni casserole d'hélice, ni pantalons de roues.



Deux vues d'un des rares exemplaires de CR 42 B encore utilisés après-guerre. Seuls 40 monoplaces furent transformés en biplaces par Agusta et Caproni di Trento. Ce *Biposto* est le MM8972 « Z-1 6 » du Centro Addestramento al Volo de la première zone aérienne territoriale (ZAT) basée sur l'aéroport de Milan-Linate en 1949.





FIAT CR 42 MM5608 « Z-1 2 » du *Centro Addestramento al Volo* de la *I Zona Aerea Territoriale*, Milan-Linate 1949.

DANS LE SUD ET APRÈS-GUERRE

Au moment de l'armistice du 8 septembre 1943, seuls 113 FIAT CR 42 figuraient encore dans les effectifs de la Regia Aeronautica, dont 64 étaient en état de vol. L'annonce de l'armistice prit les unités italiennes par surprise. L'absence d'ordres précis créa une situation de profond chaos qui vit certaines formations se désintégrer, leur personnel partant dans toutes les directions ; certains gagnèrent le Nord, d'autres le Sud où ils furent regroupés au sein de la *Regia Aeronautica* cobelligérante. Seule une poignée de Falco (cinq ?) rejoignirent cette dernière force aérienne, même si quelques autres furent aussi reconstruits à partir d'épaves. Tous furent relégués à l'entraînement au sein de l'école de chasse (*Scuola Caccia*) de Lecce-Leverano, dans le talon de la botte italienne, où ils demeurèrent en service jusqu'à la fin du printemps 1945.

La guerre terminée, un petit nombre de CR 42 furent conservés pour l'entraînement, la liaison et les vols de reconnaissance météorologiques. Dans ce dernier rôle, l'aérodrome vénitien de San Nicolò, sur l'île du Lido, abrita quelques Falco équipés d'un météographe – instrument formé par un système complexe de sondes et de traceurs capable de mesurer simultanément la pression atmosphérique, la température, le taux d'humidité de l'air et la vitesse du vent. Deux missions étaient normalement effectuées chaque jour, l'une à l'aube et l'autre en début d'après-midi, jusqu'à ce que les biplans soient supplantés dans les premiers mois de 1947 par des chasseurs plus « modernes » comme le Reggiane 2001. Quelques monoplaces furent par contre modifiés en biplaces d'entraînement CR 42 B. La plupart furent affectés à la I ZAT (*Zone Aerea Territoriale*) dont le siège était l'aéroport de Milan-Linate. Dépendant du CAV (*Centro Addestramento al Volo*, centre d'entraînement au vol) de la ZAT, leurs fuselages portaient la lettre Z suivie du chiffre romain indiquant leur ZAT, puis du chiffre identifiant l'appareil. Le 2 juin 1946, date de création de l'Aeronautica Militare italienne, au moins 8 FIAT CR 42 et 11 CR 42 B étaient encore utilisés. Ces appareils servirent jusqu'au début des années cinquante comme machines de liaison et pour le perfectionnement des pilotes.

Dans notre prochain numéro : suite et fin de la carrière du CR.42, avec les « Falco » à l'étranger (Hongrie, Belgique, Suède, Allemagne)...

Production du FIAT CR 42

Numéros de série	Quantité	Remarques
NC.1	1	Prototype
NC.221-260	40	Pour la Belgique
NC.300-317	18	Premier lot pour la Hongrie
NC.318-349	22	Second lot pour la Hongrie
NC.401-417	18	Troisième lot pour la Hongrie
NC.2501-2512	12	Premier lot pour la Suède
NC2513-2572	60	Second lot pour la Suède
MM.469	1	Prototype du CR 42 DB, février 1941
MM.4265-4464	200	Série I, février-décembre 1939
MM.4967	(1)	Prototype ICR 42, ex MM.4265
MM.4968-5067	100	Série II, décembre 1939-mars 1940
MM.5510-5709	200	Série III, mars-août 1940
MM.6248-6287	40	Série III, août-septembre 1940
MM.6288-6307	20	Série IV, octobre 1940
MM.6903-6952	50	Série V, octobre-novembre 1940
MM.6963-7001	39	Série V, août-septembre 1940
MM.7002-7046	45	Série V, décembre 1940
MM.7048-7067	20	Série VI, fin 1940
MM.7068-7107	40	Série VII, fin 1940 (essentiellement CR 42 CN)
MM.7109-7208	100	Série VIII, janvier-mars 1941 (CR 42 b.a.)
MM.7459-7658	200	Série IX, mars-septembre 1941 (CR 42 b.a.)
MM.8467-8560	94	Série X, septembre 1941-janvier 1942 (CR 42 b.a.)
MM.8744-8793	50	Série XI, 1942
MM.8844-8995	152	Série XII, février-juillet 1942 (dont 50 CR 42 CN)
MM.9125-9284	160	Série XIII, juillet-octobre 1942 (dont 60 CR 42 CN)
MM.9768-9917	150	Série XIV, novembre 1942-juillet 1943 (dont 50 CR 42 CN)
W.Nr. 9951-9999	49	Série XV, 1943. Pour la Luftwaffe
W.Nr. 10001-10063	63	Série XV, 1943-1944. CR 42LW pour la Luftwaffe



Le C.A.V. disposait à la même époque de quelques Falco monoplaces, dont le MM5608 « Z-1 2 » qui avait encore belle allure malgré sa peinture aluminium qui commençait à s'écailler...

FIAT CR 42 « Falco »



En service à l'étranger

L'escadrille de chasse 1/6 changea de numérotation le 1^{er} octobre 1939, devenant la 1/3 « as de cœur » à laquelle appartenait le V-204 recouvert d'un schéma de camouflage à angles aigus d'inspiration allemande, réalisé avec des peintures Krayer. (via György Punka)

Septième et dernière partie, par Luigino Caliaro
(traduction et adaptation de Christophe Cony ; profils de Thierry Dekker)

Dans la période qui précéda immédiatement la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses forces aériennes émirent le souhait de moderniser leur équipement de première ligne et plusieurs se tournèrent pour ce faire vers l'industrie italienne. Comme mentionné précédemment, la bonne réputation acquise par les biplans de chasse FIAT au cours de la guerre civile espagnole fit du CR 42 un succès à l'exportation.

EN HONGRIE

Le premier utilisateur étranger du CR 42 fut la *Magyar Királyi Honvéd Légierő* (MKHL : armée aérienne royale hongroise), qui en commanda 18 exemplaires au cours de l'été 1938. Numérotés N.300 à N.317, ceux-ci furent livrés du 16 juin au 20 novembre 1939. Une seconde commande pour 50 machines (N.318 à N.349 et N.401 à N.417), plus 40 moteurs de rechange, fut passée en novembre 1939 et honorée entre le 10 février et le 30 juin 1940. Arrivés en Hongrie non camouflés, les Falco y reçurent les numéros de série militaires V.201 à V.270, deux exemplaires supplémentaires étant en

effet acquis auprès de la Regia Aeronautica en 1942 en échange d'un trimoteur S.79 yougoslave capturé l'année précédente. En avril 1941, le CR 42 V.209 fut testé avec un moteur Manfred Weiss WM 14A de 910 ch (version sous licence du Gnome & Rhône 14 K français), mais cet engin se révéla trop volumineux pour la cellule. Les Falco permirent de transformer les quatre escadrilles du 1^{er} régiment de chasse (1. *vadász ezred*) jusqu'alors équipé de FIAT CR 32 : la 1/3. (ex 1/6) « as de cœur » et la 1/4. « Szent György » (Saint George) qui constituaient le premier groupe (1./II *osztály*), ainsi que la 2/3. « Ricsi » (le chien Ritchie) et la 2/4. « Tőr » (épée) qui formaient le deuxième groupe (2./II).

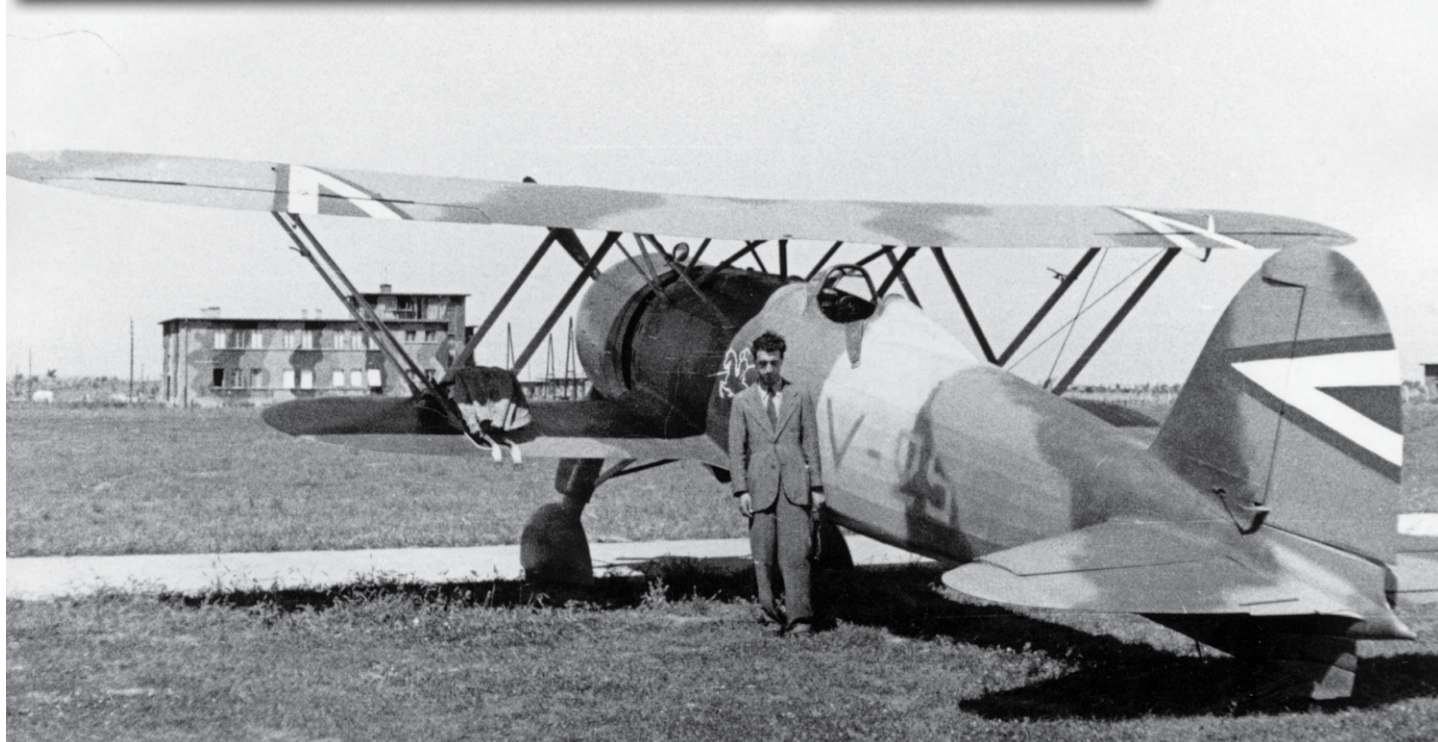


FIAT CR 42 « V-203 » de l'escadrille de chasse 1/3 « as de cœur »,
Mátyásföld début 1940.



Ce CR.42 de l'escadrille 1/4 « Saint-Georges » portait les premières marques d'identification du front de l'Est et un camouflage de style italien. Son code rouge V-228 avait cependant été barbouillé de vert foncé pour le rendre moins visible.

(via György Punka)



Le mécanicien italien Piero Manganaro, un armurier de chez Reggiane, devant le CR 42 V-250 de la 1/4, l'escadrille « Saint-Georges ».

(coll. Giorgio Apostolo)



Un pilote hongrois pose dans le cockpit de son CR 42. Les pilotes de Falco remportèrent 28 victoires confirmées aux dépens des avions soviétiques en 1941.

(coll. Luigino Caliaro)

Les biplans effectuèrent leurs premières missions de combat le 12 avril 1941 – des sorties d'escorte et de mitraillage au sol – lors de la brève campagne contre la Yougoslavie. Lorsque la Hongrie déclara la guerre à l'URSS, le 27 juin 1941, trois des quatre escadrilles de CR 42 prirent part aux opérations sur le front de l'Est : la 2/3 au début, suivie ensuite par la 2/4 qui se retira au bout de quelques jours en raison d'une activité réduite et d'un taux élevé d'acci-

dents. Lorsque l'escadrille 2/3 rentra au pays le 13 juillet, ses pilotes avaient remporté en dix-sept jours de combat dix victoires confirmées : un R-5 le 27 juin, trois SB le 29, un I-16 le 10 juillet et cinq autres I-16 deux jours plus tard. Elle fut aussitôt remplacée par la 1/3 dont le déploiement fut beaucoup plus long puisque ses appareils ne rentrèrent en Hongrie qu'après les premières chutes de neige, le 26 novembre 1941. Les « as de cœur » avaient à ce moment-là effectué 114 missions de combat représentant 447 sorties et 800 heures de vol. Ils avaient remporté 18 victoires aériennes confirmées sur des chasseurs soviétiques, plus une probable et un avion détruit au sol, pour la perte en combat de seulement deux pilotes et deux appareils. Leur mission la plus réussie fut celle du 11 août 1941, au cours de laquelle douze Falco escortant un détachement de bombardiers Caproni Ca 135 qui attaquaient un pont sur le Boug à Nikolaïev, détruisirent sans perte cinq des I-16 qui les avaient attaqués.

Désormais considérés comme dépassés, les CR 42 hongrois encore en état de vol furent progressivement relégués aux tâches d'entraînement avancé, un rôle dans lequel ils servirent au moins jusqu'en 1944. Quelques-uns furent cependant testés sans succès de fin 1942 à l'été 1943 comme intercepteurs nocturnes, parfois équipés d'une radio, au sein de l'escadrille expérimentale de chasse de nuit 5/1 « Bagoly » (Hibou) chargée de la protection de la capitale, Budapest. Ils furent ensuite remplacés par des Reggiane Re.2000 « Héja ».

FIAT CR 42 « V.2+34 » de l'escadrille de chasse 5/1 « as de cœur », Mátyásföld avril 1942.

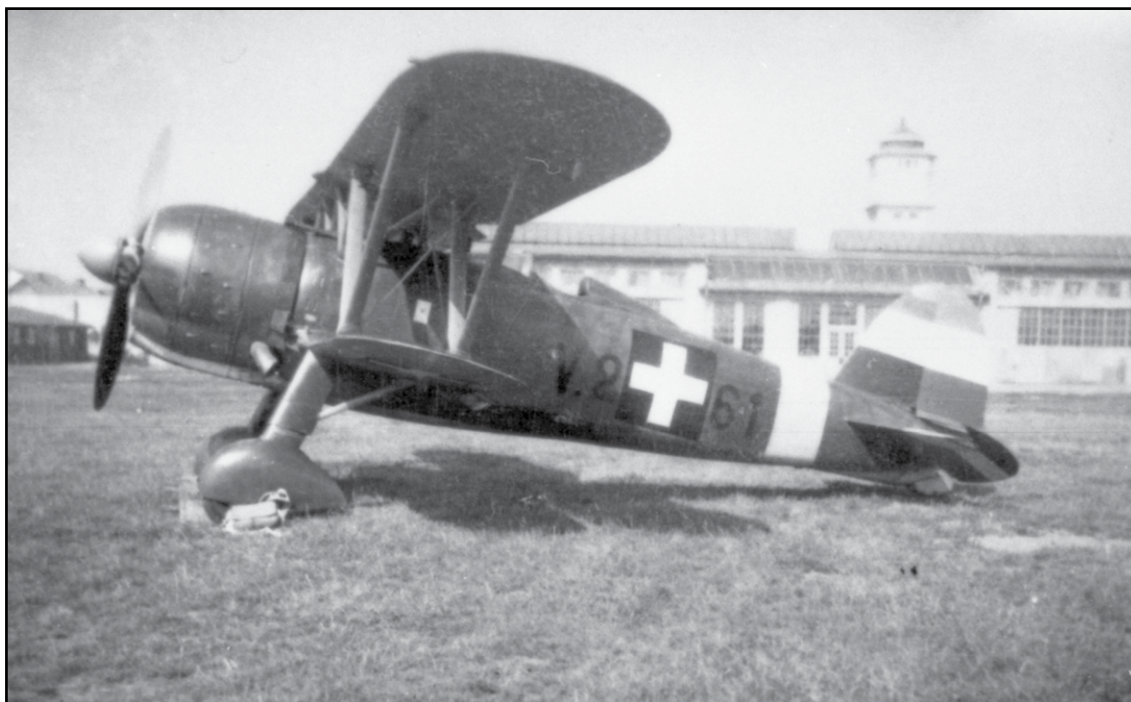


Le CR 42 V-232 de la 5/1 (nouvelle désignation de la 1/3), vu en vol, arborait les nouvelles marques nationales adoptées au printemps 1942 : une croix blanche sur un carré noir.

Les couleurs nationales hongroises (rouge – blanc – vert) occupaient tout l'empennage vertical ainsi que les surfaces horizontales de queue.

(coll. Giorgio Apostolo)





Photographié en 1943 sur le terrain de Mátyásföld, près de Budapest, le V.2+61 servait au sein de l'escadrille de chasse de nuit 5/1.

(via György Punka)

LA BELGIQUE

L'aéronautique militaire belge (AéMi) passa en décembre 1939 commande de 40 FIAT CR 42, matricules N.221 à N.260, pour remplacer les vieux biplaces Fairey Firefly équipant le II^e groupe du 2^e régiment de chasse (II/2 Aé). Les livraisons débutèrent en mars 1940, permettant de rééquiper les 3^e et 4^e escadrilles « cocotte blanche » (3/II/2 Aé) et « cocotte rouge » (4/II/2 Aé) basées à Nivelles, au sud de Bruxelles. La Belgique attribua à ces appareils les matricules R.1 à R.40, mais le R.10 fut accidenté à son arrivée. Seuls 25 appareils avaient été réceptionnés à l'aube du 10 mai 1940 lorsque le III^e Reich lança sa « guerre éclair » à l'Ouest. Les Falco des deux escadrilles furent aussitôt évacués vers la piste de campagne de Brustem, un avion (R.30) y capotant à l'atterrissage.

À peine arrivés, les biplans furent engagés en combat, le Cne Jean de Callataÿ revendiquant la destruction d'un trimoteur de transport Ju 52/3m près de Tongres. Vers 06h25, le Lt Charles Goffin abattit un Bf 109 E mais il perdit son camarade le 1Sgt Roger Delannay, descendu par un « Emil » du I./JG 1. Le 1Sgt Jean Maes et le S/Lt Jean Offenberg revendiquèrent chacun un Do 17 « probable ». À 14h40, le Lt Werner de Mérode toucha un Do 17 de reconnaissance sur Brustem [1], mais dix minutes plus tard, un raid de Stuka prit tout le personnel de l'aérodrome par surprise. Les quatorze FIAT CR 42 de la 3^e escadrille « cocottes rouges » furent détruits, ne laissant disponibles que les huit Falco de la 4/II/2 Aé « cocottes blanches ». Le lendemain, ceux-ci furent transférés sur le terrain de Nieuwkerken-Waas moins exposé. Le 14 mai, le II^e groupe utilisa ses derniers Falco pour couvrir la retraite de la 7^e armée française

[1] Cet avion lui fut confirmé après la guerre.

Ces FIAT CR 42 viennent juste d'être livrés à l'aéronautique militaire belge ; ils ne portent pas encore d'insigne d'escadrille.

(coll. Giorgio Apostolo)





Deux vues du CR 42 « R.21 » de la 3/II/2 Aé à Nivelles en avril 1940. Le matricule militaire belge de l'appareil est peint à l'intrados des ailes inférieures.

(coll. Jean-Louis Roba)



L'épave d'un Falco de la 4^e escadrille de chasse détruit sur le terrain de campagne de Brustem le 10 mai 1940.

(coll. Jean-Louis Roba)



près de Fleurus. Un engagement avec des Bf 109 E du III./JG 3 vit le Cne de Callatay revendiquer une victoire sûre tandis que le 1Sgt Willy de Moerloose réclamait la destruction d'un bombardier de la Luftwaffe dont on ne trouve aucune trace dans les archives allemandes. De leur côté, les pilotes de la 8./JG 3 se virent homologuer – sans aucune perte – cinq CR 42 alors qu'un seul FIAT, celui de l'Adj Élie Français, avait été endommagé... Un second biplan, touché par les tirs des fantassins belges, capota dans la campagne.

Le 16 mai, les six derniers Falco furent évacués sur le terrain français de Norrent-Fontes, qu'ils quittèrent le 18 pour Chartres où le FIAT R.26 fut détruit le lendemain lors d'un raid de Dornier 17 ; deux autres (R.23 et R.28) furent mis hors d'état au cours d'un nouveau bombardement le 3 juin. Leur perte fut compensée par l'arrivée de trois nouveaux Falco (R.31 à R.33) livrés en caisses à Mérignac. Les pilotes belges effectuèrent des patrouilles de



Le CR 42 « R.17 » des « cocottes rouges » à l'entretien à Nivelles début mai 1940.
(coll. Giorgio Apostolo)



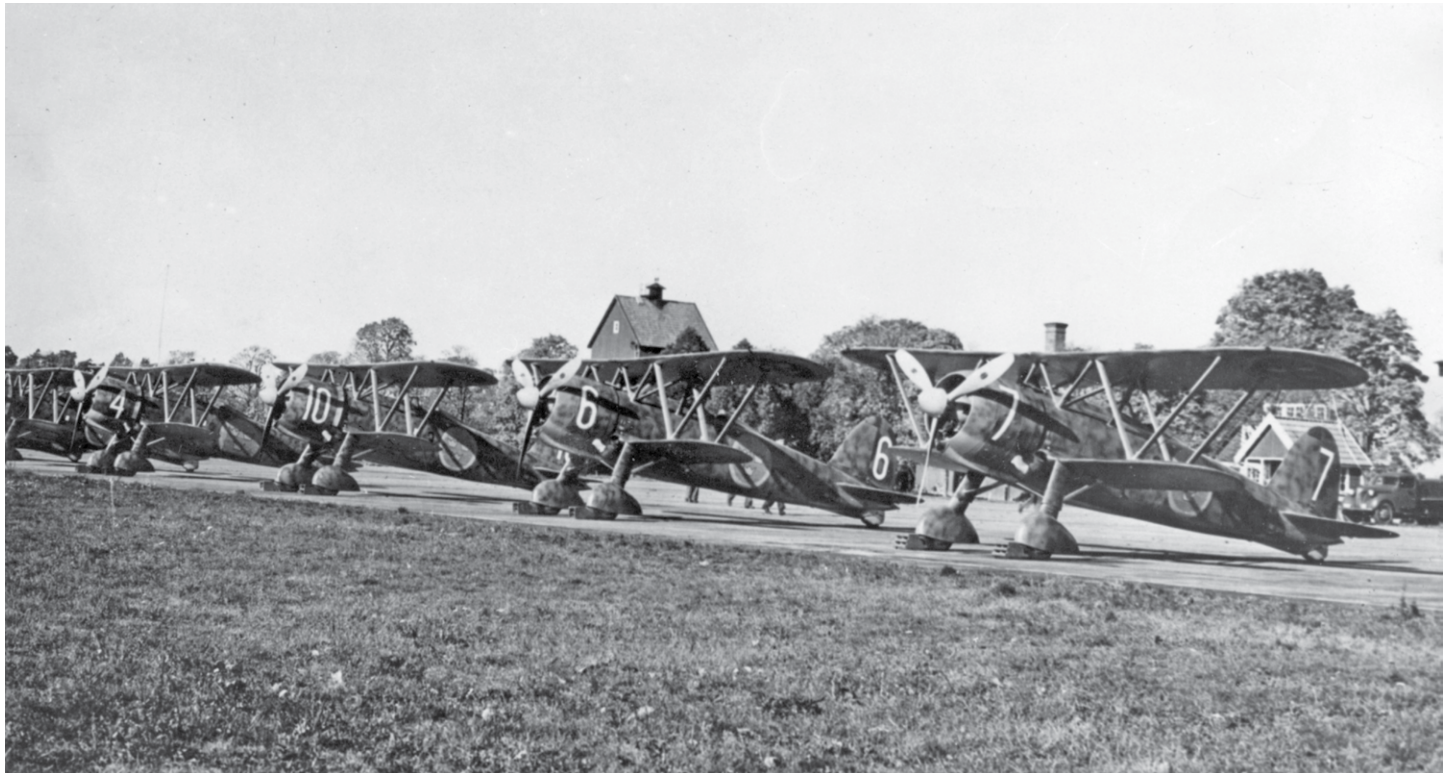
FIAT CR 42 « R.17 » (N.237) de la 4/II/2 Aé « cocottes rouges », Brustem 10 mai 1940.
Appareil détruit ce jour lors d'un raid des Ju 87 du I./St.G. 2.

protection sur le secteur de Chartres jusqu'à l'évacuation de la base le 11 juin. Seuls cinq FIAT étaient encore en état de vol à cette date ; ils rejoignirent d'abord Bordeaux-Mérignac, puis le 19 juin Montpellier où ils se trouvaient encore à l'armistice. Il semble

que les quatre derniers CR 42 de la commande belge n'eurent pas le temps d'être livrés avant l'entrée en guerre de l'Italie, qui les confisqua pour le compte de la Regia Aeronautica.



Un pilote des « cocottes blanches » (3/II/2 Aé) devant son CR 42. Cette escadrille sera la seule à échapper au massacre du 10 mai, permettant à ses pilotes de replier en France où ils continuèrent la lutte jusqu'au 25 juin.
(coll. Jean-Louis Roba)



Alignement des J-11 venant d'être livrés à la *Flygfloottilj* F 9 à la fin du printemps 1940. (coll. Giorgio Apostolo)

SUÈDE

Le principal acheteur étranger du petit chasseur italien fut la *Flygvapnet* suédoise. Curieusement, les 12 premiers exemplaires (N.2501 à N.2512) furent acquis en février 1940 dans l'intention d'en équiper la *Flygfloottilj* (flottille aérienne) F 19 constituée de volontaires suédois partis défendre la Finlande alors attaquée par l'URSS. Mais la « Guerre d'hiver » s'acheva le 13 mars 1940 et les Finlandais refusèrent par la suite d'intégrer ces appareils à l'inventaire de leur force aérienne. Ce fut donc la force aérienne suédoise qui en prit livraison et les affecta durant l'été à la flottille F 3 de reconnaissance. En octobre de la même année, la *Flygvapnet* qui devait faire face aux refus des États-Unis de lui vendre les versions d'exportation de ses chasseurs Seversky P-35 (J 9) et Vultee P-66 Vanguard (J 10) décida d'acheter 60 nouveaux FIAT CR 42, sous l'appellation locale de J 11, ainsi que 60 Reggiane Re 2000 Falco I (J 20). La livraison de ces appareils numérotés N.2513

à N.2572 s'étala du 20 décembre 1940 au 3 septembre 1941.

En novembre 1941, tous les J 11 avaient été mis en service au sein de la nouvelle *Flygfloottilj* F 9 basée à Säve, près de Göteborg. Les appareils furent modifiés pour recevoir une plaque de blindage de 20 mm derrière le pilote, un équipement radio et des skis à la place des roues en hiver de manière à continuer à opérer depuis des terrains enneigés. Début 1942, deux J 11 de la F 9 étaient en alerte permanente pour défendre la neutralité suédoise. De la mi-mars à la fin avril 1942, la 1^{re} escadrille de la flottille fut déplacée à Kiruna, dans le nord de la Suède, afin de protéger la « route du fer » vers la Norvège. Les 2^e et 3^e escadrilles demeurèrent à Säve d'où elles effectuèrent quelques interceptions, escortant les « visiteurs » étrangers en dehors de l'espace aérien suédois. Bien que les pilotes aient apprécié leurs qualités de vol, les J 11 se montrèrent souvent bien trop lents pour leur tâche... Les conditions d'emploi



Le J 11 « 9-35 » de la F 9 poussé hors d'un des vieux hangars souterrains de Säve. (via Pelle Lindquist)

FIAT CR 42 (J 11) « 9-20 » (N.2525) de la *Flygfloottilj* F 9, Säve 1941.

Cet avion portant le n/c 823 sera vendu à Svensk Flygtjänst AB qui l'immatriculera SE-AOM le 22 mai 1945.



Beau cliché du J 11 « 9-20 » de la *Flygfloottilj* F 9, sans doute à Säve en 1941.
(Flygvapnetmuseum)

Un J 11 de la *Flygfloottilj* F 9 en vol sur Kiruna en mars-avril 1942, équipé de skis.
(coll. Giorgio Apostolo)

Sur cette page :
deux vues en couleurs de J 11
de la F 9 en cours de mainte-
nance sur un terrain enneigé,
probablement à Kiruna (en
Laponie suédoise) au cours du
printemps 1942. Les mécani-
ciens sont en train de fixer sur
les jambes de train des skis à
la place des roues. La couleur
gris-bleu des pales d'hélice est
bien mise en évidence sur ces
clichés.

(coll. Giorgio Apostolo)



difficiles et la mauvaise qualité des matériaux italiens amenèrent également nombre d'accidents, contraignant en octobre 1943 la flottille F 9 à entamer le remplacement de ses J 11 par des chasseurs indigènes FFVS J 22.

Certains des J 11 furent alors transférés à la nouvelle flottille F 13 dont ils constituèrent l'équipement initial. Les derniers CR 42/J 11 suédois furent retirés du service actif le 14 mars 1945, les treize exemplaires en meilleur état (plus six en réserve pour les pièces détachées) étant vendus au printemps de la même année à la compagnie civile AB Svensk

Flygtjänst. Basée à Stockholm, celle-ci les utilisa pour tracter des cibles jusqu'à la fin de l'été 1946. Ces avions reçurent les immatriculations SE-AOH (2503), SE-AOI (2520), SE-AOK (2548), SE-AOL (2521), SE-AOM (2525), SE-AON (2506), SE-AOO (2528), SE-AOP (2539), SE-AOR (2514), SE-AOS (2531), SE-AOU (2563), SE-AOW (2545) et SE-AOX (2569). Trois d'entre eux, les SE-AOP, SE-AOW et SE-AOX, furent perdus sur accident ; le premier au décollage de Torslanda le 18 septembre 1946, le second en se posant à Bromma le 2 août 1945 et le dernier le 6 mars 1946. Les derniers FIAT CR 42 civils furent ferrailés en 1948.





Le J 11 « 9-24 » de la F 9 photographié sur le lac gelé d'Annsjön durant l'hiver 1944.

(coll. Giorgio Apostolo)



Un des derniers J 11 militaires en service début 1945 était le « 2 » (N.2543), précédemment codé 9-11 à la Flygföretag F 9.

Il est aujourd'hui conservé sous ses anciennes couleurs au Flygvapenmuseum de Malmslätt.

(coll. Giorgio Apostolo)

MISSION EN IRAK

Bien moins connues sont les opérations menées par quelques CR 42 sous les couleurs de la force aérienne royale irakienne. En mai 1941, un conflit éclata entre cette nation du Moyen-Orient et la Grande-Bretagne suite à la prise de position du Premier Ministre irakien Rashid Ali en faveur de l'Axe. L'Italie soutint le pays en lui envoyant des armes et des munitions, dont douze chasseurs-bombardiers FIAT CR 42 b.a. tout juste sortis d'usine [2]. Ces appareils étaient dotés de réservoirs supplémentaires, de râteliers à bombes, d'un blindage pour le pilote et de marques de nationalité irakiennes. Ils furent livrés le 22 mai à la 155^e *Squadriglia da Caccia Ter-*

restre, une escadrille du 3^o *Gruppo* du 6^o *Stormo* qui reçut pour l'occasion la désignation de *Squadriglia Speciale Iraq*. Le lendemain l'unité, emmenée par son commandant le cap. Francesco « Ciccio » Sforza, quitta Rome-Ciampino pour le terrain albanais de Valona où elle perdit le CR 42 b.a. MM.7511 du ten. Bruno Contaldi à la suite d'une collision au sol avec un Caproni Ca 111. Le 24, les onze avions restants rejoignirent l'île de Rhodes où la météo défavorable les obligea à faire escale pendant quatre jours à Gadurrà.

Le 27 mai, la *Squadriglia Speciale* gagna Alep, en Syrie, puis le lendemain Mossoul où ses appareils divisés en deux sections arrivèrent après 1 h 45 min

[2] MM.7463 et 7464, 7467, 7470, 7472, 7474 à 7478, 7501 et 7511.



Ce cliché exceptionnel montre un des CR 42 b.a. de la *Squadriglia Speciale Iraq* en transit sur l'île de Rhodes. Les marques triangulaires de l'aviation royale irakienne sont clairement visibles sous les ailes, de même que les râteliers à bombes.

(coll. Roberto Gentili)

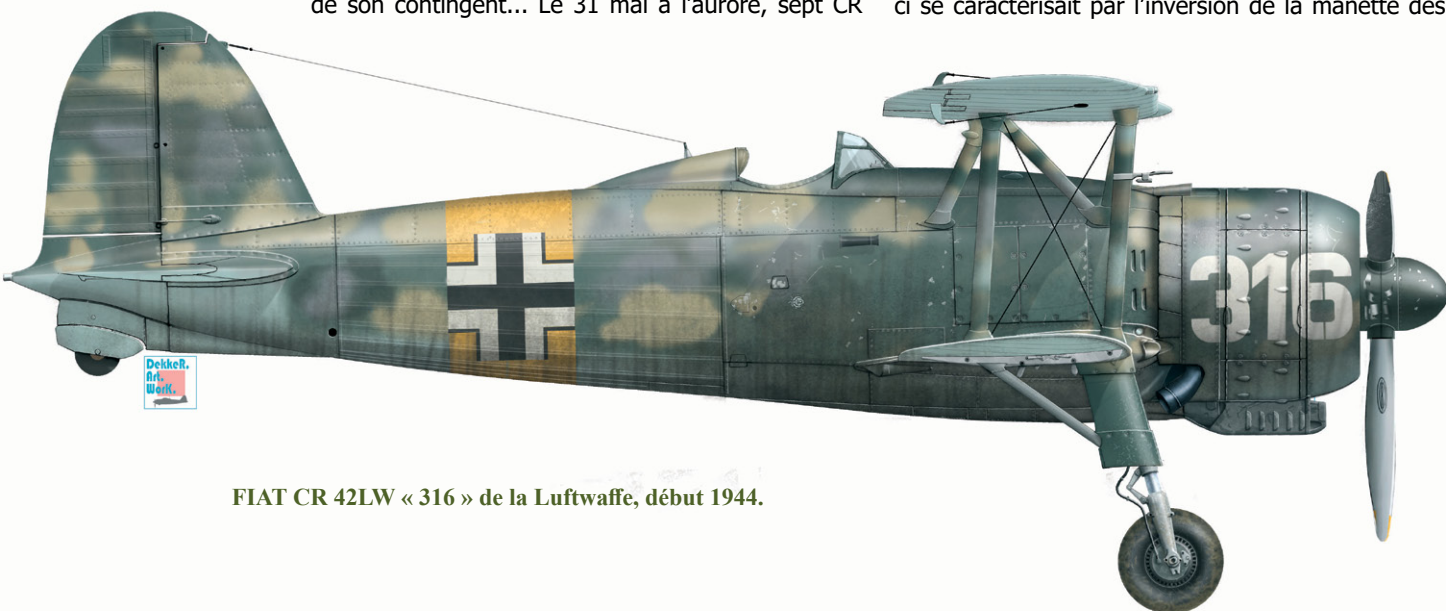
de vol ; la première mission de combat fut effectuée le matin-même. Jugeant que l'unité était trop éloignée du front et que Mossoul était déjà saturé d'avions allemands, l'état-major italien fit transférer dans l'après-midi les CR 42 sur le terrain de Kirkuk. Le 29 mai, trois Falco accomplissant une reconnaissance offensive sur le terrain d'Habbaniya affrontèrent trois biplaces Hawker Audax et leur escorte de deux Gloster Gladiator du No 94 Sqn. L'un de ces derniers abattit le CR 42 b.a. MM.7476 du ten. Emilio Valentini qui fut capturé après s'être parachuté près de Khan Nuqta. Les deux autres pilotes italiens, le ten. Adriano Porcù et le serg. Angelo Squarzonei, rentrèrent en revendiquant deux victoires certaines et une probable sur des « Gladiator » [3]. Le 30 mai à l'aube, sept FIAT effectuèrent une reconnaissance offensive aux alentours de Bagdad à l'issue de laquelle deux avions furent accidentés à l'atterrissage, le MM.7477 étant classé « irréparable ». Dans l'après-midi, quatre pilotes réalisèrent une nouvelle mission contre les forces britanniques approchant de la capitale. Ce fut la dernière !

Les troupes irakiennes étant désormais en déroute, l'état-major italien ordonna en effet le repli immédiat de son contingent... Le 31 mai à l'aurore, sept CR

42 b.a. de la *Squadriglia Speciale* quittèrent Kirkuk pour Alep, trois avions hors d'état de vol (MM.7470, 7473 et 7477) devant être abandonnés sur place. Le 5 juin, les Falco gagnèrent le terrain de Maritza, sur l'île de Rhodes. Ils y furent intégrés au 161° *Gruppo Autonomo* dont ils formèrent la 164^a *Squadriglia*. Lors de son court séjour en Irak, l'escadrille avait totalisé 155 heures de vol de guerre et tiré 3800 cartouches, revendiquant trois victoires dont au moins une est certaine (un Hawker Audax). Six autres FIAT CR 42 b.a., déjà aux couleurs irakiennes, étaient prêts à quitter Ciampino quand l'évolution des événements les fit livrer au 23° *Gruppo* basé sur l'île sicilienne de Pantelleria...

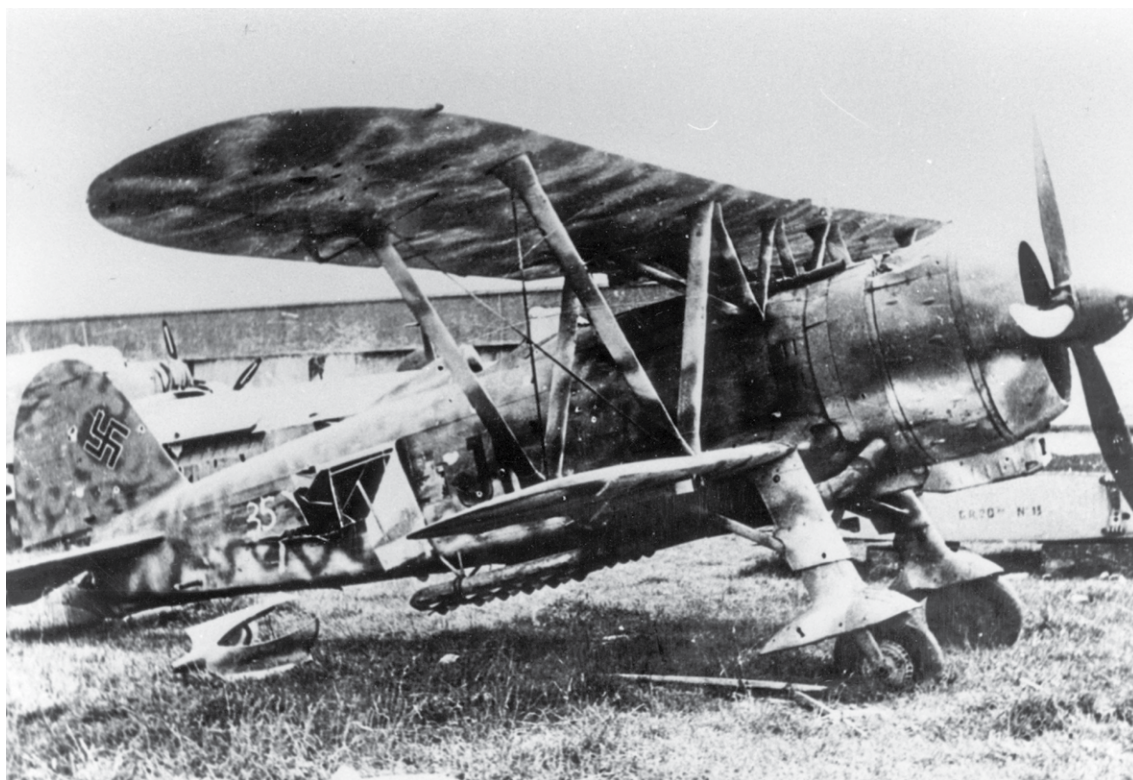
DANS LA LUFTWAFFE

Après l'armistice italien de septembre 1943, les Allemands firent main basse sur un certain nombre de Falco. De façon étonnante, le RUK (*Rüstungs- und-Kriegsproduktion Stab*) décida de maintenir en activité la chaîne de production du FIAT CR 42, commandant 200 exemplaires supplémentaires dans la version CR 42LW (LW pour Luftwaffe) destinée à l'assaut nocturne et à la lutte anti-partisans. Celle-ci se caractérisait par l'inversion de la manette des



FIAT CR 42LW « 316 » de la Luftwaffe, début 1944.

[3] La RAF perdit en fait un Audax.



L'épave d'un CR 42LW détruit lors d'un bombardement allié à Turin.
(coll. Giorgio Apostolo)

gaz, la suppression des carénages de train pour faciliter l'utilisation depuis des terrains sommaires, l'installation d'un équipement radio allemand et de longs cache-flammes sur les échappements, une instrumentation pour le vol de nuit ainsi que des râteliers sous les ailes permettant d'emporter quatre bombes de 50 kg. Mais un raid aérien américain sur les usines FIAT de Turin détruisit un grand nombre de cellules en construction, réduisant la production de CR 42LW à 150 exemplaires dont seuls 112 furent réceptionnés par la Luftwaffe en deux lots. Ces appareils portaient les W.Nr. (numéros de série) 9951 à 9999 et 10001 à 10063.

Les premiers avions produits, revêtus des marques et du camouflage allemands, furent livrés au *Nachtschlachtgruppe 9* à Turin-Caselle en février 1944. Commandée par le Hptm. Rupert Frost, l'unité entra en action dès le mois suivant sur les têtes



Trois CR 42 de la JG 107 à Toul début 1944. Le W.Nr. 9161 de l'avion au premier plan indique que c'est un exemplaire italien capturé, puisqu'il correspond à la XIII^e série construite entre juillet et octobre 1942.
(coll. Jean-Louis Roba)



Beau profil du Falco « 86 » de la JG 107 dans le nord-est de la France.
(coll. Jean-Louis Roba)

FIAT CR 42LW « 65 » de la JG 107, Toul début 1944.



Le « 65 » en vol. Il s'agit probablement d'un CR 42LW, même si les râteliers d'ailes semblent avoir été démontés. (coll. Jean-Louis Roba)

de pont alliées d'Anzio et de Nettuno depuis le terrain de Viterbe, au nord de Rome. Elle bombarda et mitrilla avec un certain succès les batteries ennemies qu'elle pouvait détecter grâce aux lueurs de leurs tirs nocturnes, ce qui obligea les alliés à mettre en place des chasseurs de nuit pour combattre les archaïques biplans ! Le 21 avril, une attaque par des P-47 du terrain de Rieti y détruisit au sol cinq CR 42. Ces pertes ainsi que des problèmes récurrents d'approvisionnement obli-

gèrent à rééquiper la 1. *Staffel* avec des Ju 87 Stuka, qui offraient en plus de leur disponibilité l'avantage d'emporter une charge de bombes nettement supérieure et disposaient de meilleures aides à la navigation. La 2./NSGr. 9 conserva ses FIAT plus longtemps puisqu'elle possédait encore, à la date du 31 mai 1944, 18 CR 42LW dont 15 en état de vol. Dans la nuit du 1^{er} au 2 juin, le Fw. Horst Gessler fut touché près d'Anzio par un Beaufighter du No 600 Sqn et dut « crasher » son Falco à Fabrica di Roma, au sud-est de Viterbe. Les derniers CR 42 furent remplacés par des Ju 87 dans le courant du mois.



Un second groupe de harcèlement nocturne, le *Nachtschlachtgruppe 7* basé en Croatie, reçut des CR 42LW en avril 1944. Initialement affectés à la seule 3. *Staffel*, ces avions rééquipèrent aussi en août les 1. et 2. *Staffel*. Les trois escadrilles, disposant à partir de ce moment d'un effectif qui variait entre quarante et cinquante FIAT, employèrent ceux-ci jusqu'à la fin de la guerre dans des missions d'assaut et des reconnaissances à vue contre les partisans du maréchal Tito. Le 8 février 1945, dix avions du *Stab* et de la 2./NSGr. 7 venaient de décoller d'Agram-Gorica lorsqu'ils furent interceptés par des P-38 du 37th FS/14th FG, perdant trois des leurs dans le combat plus un quatrième abattu par la DCA alliée. Fait incroyable, un des pilotes du NSGr. 7 revendiqua en échange un des deux Lightning perdus lors de la mission ! Probablement la dernière victoire jamais obtenue par un biplan...

Le CR 42 MM.5701 du Sgt Salvadori, repeint dans ses couleurs et marques d'origine, figure désormais dans les collections du *Battle of Britain Museum* à Hendon. (coll. Luigino Caliaro)





Le J 11 « 9-9 » (N.2543) exposé au musée de l'aviation de Malmslätt, près de Linköping. (coll. Luigino Caliaro)

Un certain nombre d'écoles de vol de la Luftwaffe basées en Allemagne (JG 108), en Autriche et en France, dont en premier lieu la *Jagdfliegerschule* 107 à Toul début 1944, reçurent aussi des CR 42LW pour l'entraînement. Les élèves-pilotes allemands baptisèrent le petit biplan « Die Pressluftorgel » (l'organe pneumatique), probablement en raison de la profusion de systèmes pneumatiques qui l'équipaient. Les machines hors d'état de voler servirent enfin de leurres pour les appareils de reconnaissance alliés en Italie du Nord.

LES SURVIVANTS

Seuls quatre exemplaires de FIAT CR 42 existent encore. Le premier est le célèbre « 95-13 » (MM.5701) de la 95^e *Squadriglia* du 18^o *Gruppo*, capturé le 11 novembre 1940 dans le Suffolk et testé ensuite par la RAF avec le *serial* BT474. C'est le seul appareil provenant de la Regia Aeronautica ; il est actuellement exposé au *Battle of Britain Museum* à Hendon, restauré dans sa livrée d'origine. Les trois autres sont d'anciens J 11 suédois. L'un, le « 9-9 » (N.2543) de la *Flygfloottij* F 9, est conservé au *Flygvapenmuseum* à Malmslätt. Un autre, reconstitué en Italie à partir de la cellule du SE-AOP (N.2539), est une des pièces maîtresses du musée de Vigna di Valle qui l'expose sous les couleurs du « 162-6 » (MM.5643) de la 162^e *Squadriglia* opérant en Mer Égée en 1941. Le dernier exemplaire, toujours en cours de restauration pour être mis en état de vol, est le G-CBLS appartenant à la collection privée *The Fighter Collection* qui a été présenté au public pour la première fois en juillet 2018 à Duxford. Il s'agit là aussi d'un ancien J 11 suédois, le N.2542 « 9-10 » de la F 9 accidenté le 13 avril 1942 près de Kiruna. Le chasseur vient d'être repeint aux couleurs du MM6976 « 85-16 » de la 85^e *Squadriglia* du 18^o *Gruppo* pendant la Bataille d'Angleterre.

FIN

Le CR 42 de *The Fighter Collection*, ex J 11 N.2542 « 9-10 », présenté en juillet 2019 aux couleurs d'un avion de la 85^e *Squadriglia* fin 1940. (photo Luigino Caliaro)



Le CR 42 « 162-6 » (MM.5643) présenté depuis 2005 au musée de Vigna di Valle. C'est en fait un exemplaire reconstitué à partir de diverses sources, la principale étant le J 11 N.2539 SE-AOP dont l'épave avait été conservée après que l'avion se soit écrasé près de Göteborg le 18 septembre 1946. (coll. Luigino Caliaro)

