

1940
1941

Voulu pour des raisons de propagande par Mussolini, l'engagement de la Regia Aeronautica aux côtés de la Luftwaffe pendant la Bataille d'Angleterre se heurte à de multiples difficultés. Outre un véritable choc thermique, les équipages devront surtout affronter un choc culturel, qui laissera des traces profondes dans les relations entre les deux principales aviations de l'Axe.

WESTERN SPAGHETTI

par David Zambon

LA REGIA AERONAUTICA DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE

Au mois de septembre 1940, Benito Mussolini lance l'Italie dans une « guerre parallèle ». Les motivations du *Cavaliere* sont simples : l'Allemagne ne peut ni ne doit vaincre seule. La France hors-jeu, les revendications italiennes semblent, plus que jamais, à portée de main. Le mirage d'une III^e Rome, entretenu depuis la fin des années 1920 à grand renfort de propagande, prend des contours plus concrets. Seule la résistance obstinée de l'Angleterre contrarie les desseins fascistes. N'y tenant plus, après des semaines d'attente d'un débarquement sur les côtes britanniques savamment entretenu par le bluff hitlérien, le *Duce* parvient à faire accepter à son alliée l'idée d'un corps expéditionnaire aérien sur la Manche.

MUSSOLINI VEUT PARTICIPER À « SEELÖWE »

Le projet d'une participation italienne à l'assaut contre l'Angleterre date de la fin du mois de juin 1940, alors que l'encre ayant servi à parapher les clauses de l'armistice franco-italien de Villa Incisa n'est pas encore sèche. Le 26 juin en effet, par l'entremise de l'ambassadeur Dino Alfieri, Mussolini offre à son alliée un corps expéditionnaire terrestre et aérien pour l'assaut final contre l'Angleterre churchillienne. Le 30 juin, le comte Galeazzo Ciano, ministre des Affaires étrangères et gendre du *Duce*, note dans son Journal : « Alfieri téléphone que Hitler se trouve dans une de ses crises d'isolement qui précèdent les grandes décisions. C'est la raison pour laquelle il n'a pas encore répondu au message du *Duce*, qui lui offrait la participation de nos forces terrestres et aériennes à l'attaque contre la Grande-Bretagne. Mais celui-ci désire-t-il réellement notre aide ? Selon les informations de Teucci, il semble que l'offensive allemande serait purement aérienne –

[1] G. Ciano, *Journal politique 1939-1943*, Vol. I, Neufchâtel, Ed. de la Baconnière, 1946. Cit. p. 270.

[2] G. Ciano, op. cit. p. 273.

[3] Rapport de Ciano au *Duce* paru dans A. Natalini, *I rapporti tra Aeronautica italiana e tedesca nella Seconda guerra mondiale*, Cosenza, Ed. Giordano, 2004. Cit. p. p. 21-22.

◀ Quelque peu boudinés dans leurs gilets de sauvetage, qu'ils surnomment eux-mêmes « saucisses » par dérision, ces aviateurs de la 3^e *Squadriglia* du 43^e *Gruppo BT* consultent leur plan de vol avant une mission. Charitablement, la Luftwaffe mettra à la disposition des aviateurs allemands des gilets plus pratiques et plus efficaces. (BPK/Arthur Grimm, via RMN)

▼ Des Fiat CR.42 de la 83^e *Squadriglia*, 18^e *Gruppo CT*, sur le terrain d'Ursel, en novembre 1940. (ww2images.com)

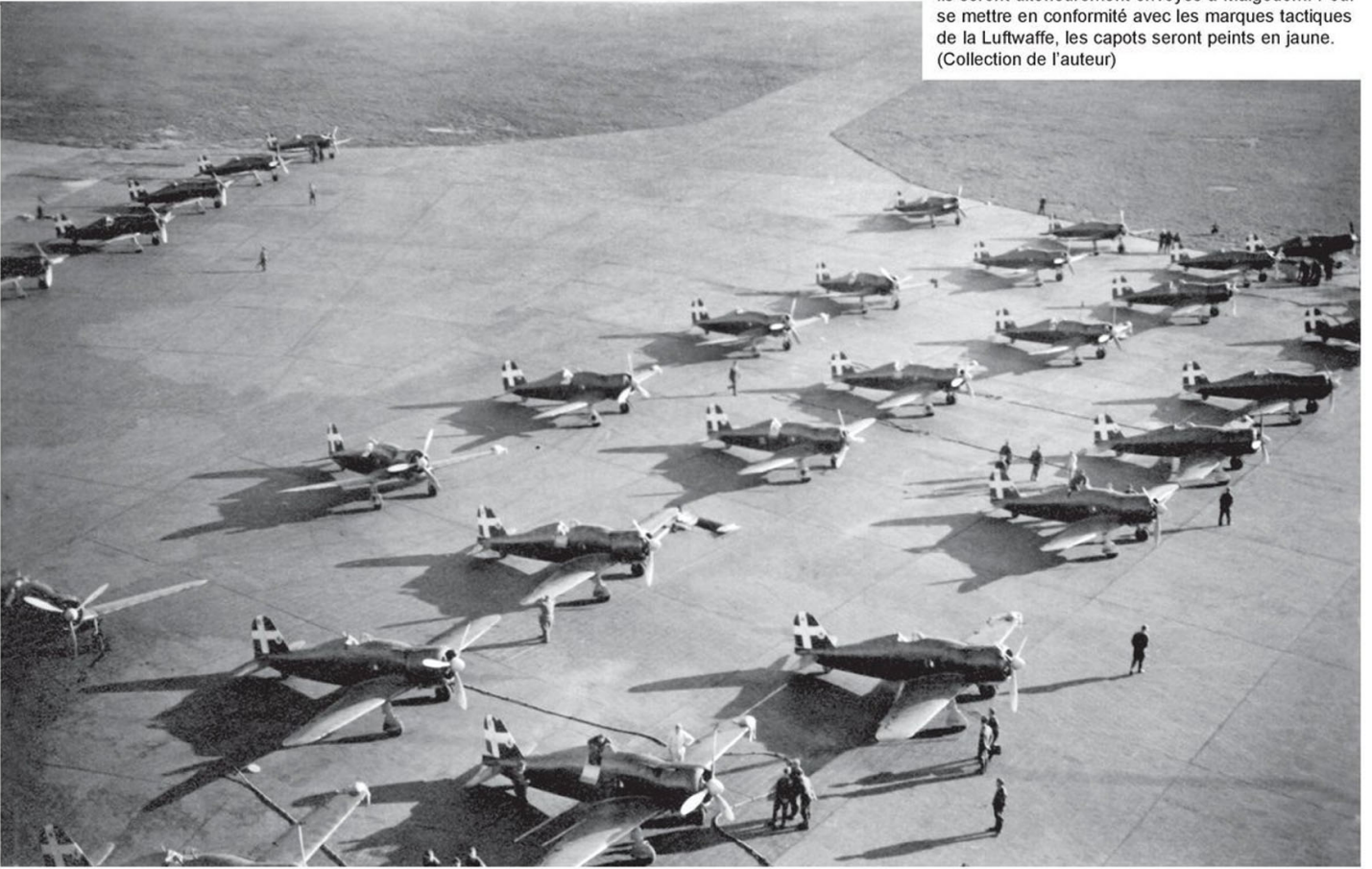
mais de grand style – et qu'elle commencerait entre le 10 et le 15 juillet. » [1] Comme le suppose l'auteur de ces lignes avec à-propos, Hitler ne souhaite aucunement s'encombrer des Italiens, non pas qu'il se défie de leurs capacités militaires, mais tout simplement parce qu'il tient à les tenir strictement à l'écart de ses véritables desseins.

Le 7 juillet, Ciano réitère l'offre de Mussolini lors d'une visite à Berlin. Le *Führer* veut « déchaîner une tempête de fer et de feu sur les Anglais » [2], mais le flou artistique règne quant aux moyens réels destinés à faire plier Albion. L'Italie s'engagerait à hauteur de 10 divisions terrestres et 30 escadrilles aériennes, Mussolini exagérant volontairement la proposition de base, sachant pertinemment que Berlin la reverrait considérablement à la baisse. Il tient à impressionner les Allemands, qui, à l'époque, ne peuvent encore se permettre de jauger le potentiel militaire de l'alliée latine avec suffisamment de pertinence. Selon le ministre des Affaires étrangères toscan, « Hitler a répondu qu'il prenait en compte ce désir du *Duce* [de participer à l'offensive contre l'Angleterre], mais qu'il n'était pas en mesure de donner une réponse définitive étant donné que l'étude des plans n'était pas terminée et les décisions attendantes de l'état-major allemand n'étaient pas prises. Bien qu'il ne se soit engagé à rien, il conserve une attitude favorable vis-à-vis de notre requête. » [3] Hitler se plaît à maintenir un écran de fumée important quant à ses véritables intentions, ce qui a le don d'irriter un Mussolini impatient de montrer à sa population que l'Italie fasciste joue les premiers rôles à un moment où bascule le sort de l'Europe.

La réponse arrive finalement à Rome le 13 juillet, rapportée le 16 par Ciano dans son Journal : « Hitler a adressé une longue lettre au *Duce*. Il annonce qu'il a décidé d'attaquer l'Angleterre, mais il décline, de façon aussi courtoise que définitive, notre offre de lui envoyer un corps expéditionnaire italien. Il explique son refus par les difficultés qu'il y aurait à ravitailler les deux armées.



▼ Arrivée des Fiat G.50 du 20^e Gruppo CT à Urssel ; ils seront ultérieurement envoyés à Malgedem. Pour se mettre en conformité avec les marques tactiques de la Luftwaffe, les capots seront peints en jaune. (Collection de l'auteur)



LE CORPO AEREO ITALIANO

Comptant sur une réponse finalement favorable de la part de Berlin, les plans sont tout de même étudiés. Il n'en reste pas moins que l'organisation d'un corps aérien destiné à combattre dans le nord de l'Europe nécessite forcément plusieurs semaines. Au vu de la tournure des événements, rien ne laisse présager que l'Angleterre n'aura pas capitulé ou trouvé un terrain d'entente avec l'Allemagne. L'Italie, dont les forces armées subissent une refonte depuis 1938, n'a aucunement les moyens de s'engager dans une guerre longue, et sa participation, virtuelle ou symbolique, à la victoire finale (qui semble ne faire aucun doute en cet été 1940) doit lui permettre d'en recueillir les fruits à moindres frais. Ce sont là des calculs d'apothicaire, dont Mussolini, velléitaire dans l'âme, a le secret. Pour autant, en attendant le feu vert de Berlin, il convient de faire un état des lieux des hommes et du matériel susceptibles d'être expédiés sur la Manche.

Pour des raisons pratiques, la 1^{re} Squadra Aerea du *Generale di Squadra Aerea* Rino Corso Fougier est en première ligne. C'est elle qui a effectué les opérations de guerre contre la France, majoritairement dans les Alpes et la Côte d'Azur [5], et la localisation de ses escadrilles dans le nord de la Péninsule est plus pratique dans l'optique d'un déplacement vers le Pas-de-Calais, le Nord ou la Belgique. Le 1^{er} août, le sous-secrétaire d'État pour l'Aéronautique, le *Generale* Francesco Pricolo, reçoit une relation traduisant les inquiétudes de Corso Fougier pour une telle entreprise. Légitimement, ce dernier pointe du doigt les conditions météorologiques de l'Europe septentrionale, dont les appareils et les pilotes italiens ne sont point familiers.

Pour le bombardement, l'unique modèle disponible est le bimoteur Fiat BR.20M. Les raids sporadiques effectués contre des objectifs français sur la riviéra ont montré sa

Göring, lui aussi, lors d'un entretien avec Alfieri, a dit que l'aviation italienne a une tâche beaucoup trop importante à accomplir en Méditerranée pour en distraire des forces et les envoyer dans d'autres secteurs. Le *Duce* a été très contrarié par ce refus. » [4] Mussolini prend donc acte, mais ne peut s'empêcher une nouvelle fois, dans sa réponse datée du 17 juillet, de solliciter à demi-mot la présence « symbolique » (sic) d'unités aériennes italiennes dans le secteur de la Manche, « manifestation ostensible de notre fraternité d'armes ». Il ajoute enfin que des « groupes de nouveaux appareils très rapides et puissants » viennent d'entrer en service au sein de la Regia Aeronautica. Cette insistance est principalement motivée, et le mot « symbolique » le prouve, par une exploitation ultérieure par la propagande du régime de la présence d'une poignée d'appareils italiens agissant directement contre le territoire de l'ennemi.

▲ Une autre vue des G.50 du 20^e Gruppo CT à Urssel. Au premier plan, l'appareil du commandant de groupe, le *maggiore* Mario Bonzano, reconnaissable à l'inscription « 20^eGR » et à la flamme sur le fuselage. Les capots sont maintenant peints en jaune, mais la bande blanche de l'appareil de Bonzano sera effacée ultérieurement. (Collection de l'auteur)



▲ Le General der Flieger Bruno Loerzer, commandant le IV. Fliegerkorps, rencontre le général Rino Corso Fougier (à l'extrême droite), probablement à Petite Espinette, QG du CAI. Au centre, le tenente colonnello Riccardo Seidl, qui commandera plus tard le 36° Stormo Aerosiluranti et sera tué le 27 septembre 1941 en torpillant le HMS Nelson. (AMI)

vulnérabilité face à la chasse ennemie, principalement en raison de sa lenteur et de son armement défensif lacunaire. Pour la chasse, les « nouveaux appareils très rapides et puissants » auxquels faisait allusion Mussolini dans sa missive à Hitler n'existent pas. Le Macchi C.200, à peine entré en service, est aussitôt retiré en raison de graves défauts [6], tandis que le Fiat G.50 (concurrent malheureux du C. 200), surnommé « fer à repasser », est un appareil raté. Sa production a été acceptée, entre autres, afin de donner du travail aux petites entreprises italiennes qui sous-traitent pour les grandes firmes. Cette stratégie mussolinienne est censée permettre de maintenir le « front intérieur » : si les Italiens ont du travail, ils ne chercheront pas à remettre en cause le régime ! Le biplan Fiat CR.42 est donc appelé à la rescousse pour suppléer le petit monoplan Macchi. Le général Corso Fougier met immédiatement en avant le gap technologique qui sépare les chasseurs italiens de leurs adversaires potentiels sur la Manche, le Spitfire et le Hurricane. Ces derniers jouissent d'une vitesse nettement supérieure [7], qu'elle soit ascensionnelle ou horizontale ; privés de compresseurs, les Fiat sont aussi incapables de combattre en haute altitude. Il en va de même pour l'armement, généralement composé de huit mitrailleuses d'aile de 7,7 mm pour les chasseurs britanniques, alors que les appareils italiens ne comptent qu'une paire de SAFAT de 12,7 mm dans le nez. Afin d'améliorer les prestations du biplan, un récepteur radio ARC 1 est installé [8], un réservoir supplémentaire ajouté (vulnérable car non auto-obturant) et une des deux mitrailleuses de 12,7 mm remplacée par une de 7,7 mm (pour alléger l'appareil et gagner en maniabilité). Ces lacunes sont accentuées par les conditions météorologiques particulièrement dures du nord de l'Europe, auxquelles les productions italiennes ne sont *a priori* pas adaptées [9]. Avec leur habitacle ouvert, censé accorder une meilleure visibilité aux pilotes sous les cieux cléments de la Méditerranée, l'absence de blindage, sans parler de l'autonomie réduite, les Fiat cumulent sans aucun doute les handicaps. Le tableau dressé par le commandant de la 1^{re} Squadra Aerea est d'ailleurs bien peu flatteur, non seulement pour ceux qui ont projeté les appareils, mais aussi et surtout vis-à-vis des autorités qui en ont accepté la production ! Plus simplement, la chasse italienne n'est pas prête à affronter le combat, constat désarmant au vu des expériences accumulées depuis le milieu des années 1930. Toutes ces raisons poussent Corso Fougier à solliciter une solution de rechange, à savoir l'envoi de pilotes destinés à se battre aux commandes de Bf 109 E fournis par les

Allemands, mais la proposition n'est pas suivie d'effet pour des raisons de prestige.

Le 9 août, le ministère de l'Aéronautique italienne reçoit un message de son représentant à Berlin, le colonel Teucci, précisant que les Allemands acceptent finalement la proposition du *Duce*, émise à la fin du mois de juin. Le général von Pohl, chargé des relations entre la Luftwaffe et la Regia Aeronautica, demande à ce qu'une délégation italienne se rende en Allemagne afin de se pencher sur les détails de l'envoi d'un corps expéditionnaire, probablement dans un délai de six semaines. Selon Teucci, la décision allemande serait motivée par la crainte d'une résistance britannique prolongée, même après le débarquement sur les côtes de l'île. De son côté, le général Pricolo exprime un avis globalement défavorable dans une lettre à Mussolini dès le 10 août, tout en estimant qu'il est du devoir de l'Italie d'honorer la demande afin de « resserrer les liens » avec l'Allemagne. Il précise, en outre, qu'en cas de capitulation britannique avant même que les escadrilles italiennes aient eu le temps d'effectuer leur transfert, Berlin serait tout même « reconnaissante », et Pricolo ne cache ses espoirs en ce sens !

Si Corso Fougier n'est pas favorable à une telle entreprise, Ciano n'est pas en reste, comme il l'écrit le 11 août : « la Luftwaffe nous demande d'envoyer des forces aériennes pour collaborer à l'action contre la Grande-Bretagne. Lorsque nous les avons offertes, il y a un mois, on les avait refusées. Maintenant, on les demande. Pourquoi ? Je ne suis pas très favorable à cet envoi pour des raisons techniques, et aussi pour des considérations d'ordre politique. » [10] Le gendre du *Duce*, anglophile, espère toujours une solution diplomatique, et une attaque directe de l'aviation italienne contre le sol britannique lui semble mal venue ; son avis « technique » est aussi intéressant, car il est de notoriété publique qu'il est un pilote émérite.

▼ Les relations entre les aviateurs italiens et leurs homologues de la Luftwaffe resteront toujours très cordiales, même si ces derniers manifestent un certain scepticisme quant à la valeur militaire de leurs appareils. Les albums de famille ne tardent pas à s'enrichir de nombreux clichés pris en compagnie de leurs alliés méditerranéens. (Collection de l'auteur)



[4] G. Ciano, op. cit. p. 275.

[5] Si besoin était, rappelons qu'aucune opération n'a été menée au nord du Rhône et que le mitraillage et/ou le bombardement de civils français en exode sur la Loire par des appareils italiens n'est qu'une triste invention de la propagande française, échaudée par le « coup de poignard dans le dos » du 10 juin.

[6] Des accidents mortels se manifestent à cause d'un problème lié à la projection des ailes, qui doivent être redessinées afin d'éviter une autorotation fatale.

[7] 511 km/h pour le Hurricane Mk I, 571 km/h pour le Spitfire Mk I, 441 km/h pour le CR.42, 484 km/h pour le G.50.

[8] Pour être le plus souvent démontés à la demande des pilotes, afin d'éliminer un poids jugé superflu.

[9] Un jugement à nuancer, car les G.50 livrés à la Finlande lors de l'hiver 1939-40 ont fait des merveilles face aux Russes.

[10] G. Ciano, op. cit., p. 281.



Dans le même temps, les Allemands font miroiter à leur alliée un débarquement imminent sur les côtes anglaises, qui mettrait fin à la guerre avant le mois d'octobre.

Entre le 12 et le 15 août, les dispositions sont prises pour entériner l'envoi du *Corpo Aereo Italiano* (CAI), au grand dam de Corso Fougier, qui ne peut rien faire d'autre que s'exécuter. Pour le rassurer, on lui souffle qu'on aura à peine le temps d'effectuer une mission que cette guerre aura déjà pris fin... les risques seraient donc fort limités ! Le 10 septembre, le CAI est officiellement mis sur pied et commence son transfert vers la Belgique, où les Allemands lui concèdent l'usufruit de certains aérodromes, le 27 du même mois. Il est constitué, outre les organes de commandement et d'intendance, des 13^e et 43^e *Stormo B.T.* [11] sur bimoteurs Fiat BR.20M, du 56^e *Stormo C.T.* [12] sur chasseurs Fiat CR.42 et G.50 et de la 172^e *Squadriglia R.S.T.* [13] sur trimoteurs Cant Z.1007bis, pour la reconnaissance stratégique. Les 13^e et 43^e *Stormo* de bombardement sont des unités déjà présentes dans les organigrammes de la Regia Aeronautica, et elles ne doivent subir qu'un renfort de personnel provenant d'autres escadrilles. Le 56^e *Stormo* de chasse est, quant à lui, une unité nouvelle, constituée du 18^e *Gruppo* (3^e *Stormo*) équipé de biplans Fiat et du 20^e *Gruppo* (51^e *Stormo*) sur monoplans Fiat. Il va sans dire que le personnel n'a pas le temps d'être formé et préparé à une telle entreprise. Depuis la fin des hostilités avec la France, la tension est retombée, et la transition psychologique, c'est-à-dire passer ici de l'inaction à l'action en un laps de temps très bref, n'est pas sans effet. L'aventure italienne démarre sous de mauvais auspices, puisque des accidents ont lieu lors du vol vers la Belgique : 3 BR.20M du 43^e *Stormo* et 1 du 13^e *Stormo* sont détruits lors d'atterrissages forcés liés aux mauvaises conditions météorologiques ou à des avaries techniques,

▲ Visiblement intrigués par sa silhouette gracieuse mais désuète, les Allemands sont venus voir de près ce CANT Z.1007bis de la 172^e *Squadriglia RST* ; seuls cinq seront déployés en Belgique, et ils n'effectueront qu'une unique mission, lors de la tragique « Spaghetti party » du 11 novembre. (AMI)

[11] *Bombardamento Terrestre.*

[12] *Caccia Terrestre.*

[13] *Ricognizione Strategica Terrestre.*

[14] Ils rejoignent les bases qui leur sont assignées les jours suivants.

tandis que 13 autres sont éparpillés sur des aérodromes allemands ou belges pour les mêmes raisons [14]. Il faut attendre le 19 octobre et l'amélioration générale de la météo pour que les chasseurs du 56^e *Stormo* et les trimoteurs de la 172^e *Squadriglia R.S.T.* accomplissent à leur tour, et sans dommages majeurs, le trajet. Selon les sources officielles, le S.79/TP personnel du général Corso Fougier est même immobilisé par les Allemands à Munich, l'appareil étant dépourvu d'équipements de réchauffement du tube de pitot et de système antigivre sur les ailes, le contraignant à poursuivre sur un Ju 52 mis à sa disposition. Le 22 octobre, alors qu'entre-temps le gouvernement belge en exil à Londres a déclaré la guerre à l'Italie, le CAI est au complet.

La 15^e *Brigata Aerea* regroupe les deux *Stormi* de bombardement :

→ 13^e *Stormo B.T.* basé à Melsbroeck

(nom de code *Dedalo*) :

- 11^e *Gruppo B.T.* composé des 1^e et 4^e *Squadriglia*
- 43^e *Gruppo B.T.* composé des 3^e et 5^e *Squadriglia*

En tout, 38 Fiat BR.20M et 2 Ca.164 (liaison)

→ 43^e *Stormo B.T.* basé à Chièvres (nom de code *Icaro*) :

- 98^e *Gruppo B.T.* composé des 240^e et 241^e *Squadriglia*
- 99^e *Gruppo B.T.* composé des 242^e et 243^e *Squadriglia*

En tout, 37 Fiat BR.20M et 2 Ca.164 (liaison)

Les unités de chasse sont regroupées au sein du 56^e *Stormo C.T.* :

→ 18^e *Gruppo C.T.* basé à Ursel

(nom de code *Saturno*) :

- 83^e, 85^e et 95^e *Squadriglia*

En tout, 50 Fiat CR.42, 6 Ca.133 (matériel/atelier) et 1 Ca.164 (liaison)

→ 20^e *Gruppo C.T.* basé à Ursel puis Maldegem (nom de code *Urano*)

- 351^e, 352^e et 353^e *Squadriglia*

En tout, 45 Fiat G.50, 6 Ca.133 (matériel/atelier) et 1 Ca.164 (liaison).

La 172^e *Squadriglia R.S.T.* est basée à Chièvres avec 5 Cant Z.1007bis, tandis que l'échelon de vol du commandement du CAI est équipé de 3 Ca.164, sans compter le S.75/TP (qui remplace le S.79/TP bloqué à Munich) de Corso Fougier et un Fieseler Storch offert par Göring. Le commandement a ses quartiers à Petite-Espinette, près de Bruxelles, et l'intendance à Evère. Les unités italiennes agissent dans le cadre opérationnel de la *Luftflotte 2* du fraîchement promu *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring. Dans les organigrammes allemands, elles sont mentionnées de la façon suivante : KG 43 (43^e *Stormo*), KG 13 (13^e *Stormo*), 18./JG 56 (18^e *Gruppo*), 20./JG 56 (20^e *Gruppo*) et 172./F.AkI. (172^e *Squadriglia*).

CANT Z.1007bis
172^e *Squadriglia RST*
Chièvres (Belgique), novembre 1940.



UNE ADAPTATION DIFFICILE

Pour le personnel italien, dont le nombre oscille entre 4 000 et 4 500 hommes, le choc n'est pas seulement thermique. C'est un autre monde qui les attend, tant sur le plan de la rigidité des méthodes et des procédures de vol que dans le domaine de l'instruction et de l'équipement. Les pilotes de la Regia Aeronautica savent voler, sans aucun doute, mais leur instruction est pour le moins sommaire. Rares sont ceux capables de naviguer aux instruments, de nuit ou par mauvais temps, tout simplement parce que les écoles ne livrent qu'un enseignement minimal dans ce domaine, théorique et pratique ; quant à l'orientation, elle doit se faire « à vue », selon des points de repère plutôt aléatoires. Notons toutefois que l'excuse d'un milieu ambiant plus « clémente » sur la Péninsule ne tient pas, la plaine padane et les nombreux massifs montagneux qui parcourent l'Italie étant le plus souvent plongés dans un épais brouillard. Leur expérience dans le vol guidé depuis le sol est franchement limitée, et la communication entre les appareils en patrouille se fait encore « à l'ancienne », par des signes de la main ou un tir de balles traçantes ! Les procédures draconiennes d'identification et de communication utilisées par les Allemands les font entrer dans une autre dimension de la guerre aérienne.

Il est inutile de s'étendre sur les déficiences techniques des appareils italiens, absolument inadaptés, dans leur conception, à des latitudes si peu clémentes. Pour l'essentiel, et si l'on excepte les questions de puissance de feu évoquées plus haut, ils sont privés de dispositifs antigivre, d'interphones dans les bombardiers (le pilote communique par messages manuscrits avec son équipage par l'intermédiaire de l'opérateur radio) et d'équipement radiogoniométrique satisfaisant. Enfin, il convient d'évoquer les aérodromes qui sont temporairement cédés aux Italiens. Chièvres et Melsbroeck sont situés respectivement au sud-est et au centre du pays, tandis que les escadrilles de chasse, à Ursel et Maldegem, plus proches des côtes, restent néanmoins trop loin des zones potentielles de missions, avec une durée moyenne de présence au-dessus de l'Angleterre de 10 minutes, ce qui est bien peu pour une couverture aérienne efficace.

La Belgique n'est qu'une solution de repli, car les Allemands refusent catégoriquement que le CAI occupe des aérodromes du Nord et du Pas-de-Calais, réservés à la Luftwaffe. On peut toutefois lire dans les mémoires du *tenente* Aldo Menzione du 18° Gruppo CT que les aérodromes de Merville et Norrent-Fontes font office de pistes « tremplin ». Ainsi, les unités de chasse ont pour mission de protéger l'espace aérien belge et néerlandais, tout en étant conviées à participer à l'escorte des bombardiers lors des missions diurnes, dont la zone d'opérations est comprise entre le 53° parallèle Nord, le 1^{er} méridien Ouest et la Tamise, au sud.

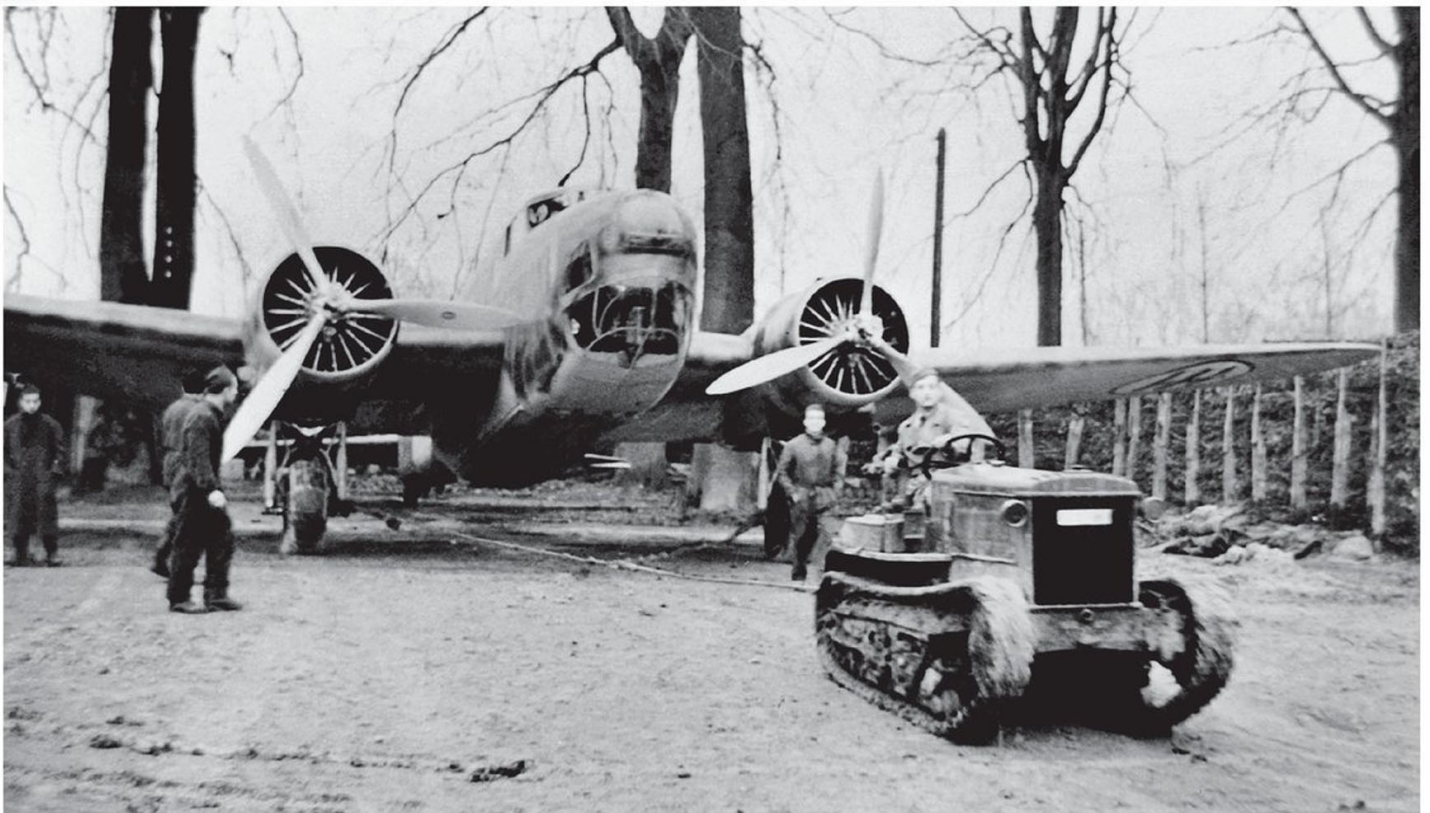
Les accords logistiques entre les deux partenaires de l'Axe prévoient en outre que le carburant, les logements et les centraux téléphoniques soient fournis aux Italiens et que ceux-ci auront la possibilité de bénéficier des bulletins météo de la Luftwaffe. Sur place, l'accueil réservé par le personnel allemand est cordial mais sceptique. Les biplans Fiat, que Göring estime bienvenus sur ce théâtre d'opérations en raison de leur maniabilité, exacerbent la curiosité des Germains, étonnés, et c'est un euphémisme, par l'habitacle ouvert, l'absence de blindage et de chauffage. Les autorités de la *Luftflotte 2* insistent pour que certains travaux soient entrepris avant d'autoriser la moindre sortie de guerre, et 22 BR.20M sont finalement équipés de plaques de blindage sur certains points vitaux.



▲ Maintenance d'un G.50 de la 351^e Squadriglia sur la piste de Maldegem. Quand les matériels de piste les plus basiques n'ont pas pu être fournis par les Allemands, les mécanos italiens doivent avoir recours à la *combinazione* : ici, ils font les pleins « à l'ancienne » à partir de fûts avec des pompes à main, voire par gravité. (Vigna)

▼ Constatant que les aviateurs italiens sont démunis de tout, les Allemands n'hésitent pas à leur prêter du matériel, comme ce système de réchauffage des moteurs, pour qu'ils puissent exécuter leurs missions dans les meilleures conditions. (E-N Archives)





Il en va de même pour les chasseurs, au grand dam des pilotes, qui consentent finalement à ce que des plaques de 17 et 25 kg (pour les G.50 et les CR.42) soient installées derrière leur siège. Auparavant, comme le raconte Luigi Gorrini, la seule « protection » consistait en un petit sac de sable disposé dans le coffre à effets personnels situé derrière la tête du pilote [15]. De l'huile antigel et du matériel de préchauffage des moteurs sont aussi mis à disposition.

Mais ce n'est pas tout. Les Allemands vont également prendre en charge l'équipement de survie des équipages. Les canots pneumatiques venus d'Italie sont jetés au rebut et remplacés par des modèles moins encombrants, tandis que 80 gilets de sauvetage gonflables en caoutchouc, agrémentés d'un sachet de fluorescéine, remplacent avantageusement les fameux gilets italiens fourrés de tronçons de liège, qui donnaient aux pilotes une silhouette digne du Bibendum Michelin ! Pour ce qui concerne l'appareillage radio, les Allemands ne peuvent rien faire, la tâche étant insurmontable. Les tactiques de vol sont, elles aussi, sujettes à caution, les *Rotte*, *Kette* et *Schwarm* n'étant pas en vigueur dans l'aéronautique italienne.

De leur côté, les Italiens touchent du doigt les réalités de la guerre « à l'Allemande ». C'est en effet la première fois que

▲ Pour venir en aide au CAI, la Luftwaffe fait son maximum pour fournir aux Italiens ce qui leur manque : c'est-à-dire presque tout ! Néanmoins, les mécanos disposent de chenilles FIAT pour tracter les plus gros avions, comme ce Fiat BR.20M. (E-N Archives)

► Équipés de leur combinaison Marus et de leur gilet de sauvetage d'origine allemande, les capitani Furio Niclot Doglio (à droite) et Riccardo Roveda, de la 353^e Squadriglia du 20^e Gruppo C.T., s'apprentent à accomplir une sortie. Piloter sans habitacle fermé ni combinaison chauffante sous de telles latitudes n'était pas une sinécure ! (Calamai)



Fiat C.R.42 (MM.4326)
85^e Squadriglia, 18^e Gruppo CT
Ursel (Belgique), novembre 1940.



▲ Allemands comme Italiens sont curieux de découvrir de près le matériel de leurs alliés. On voit ici le *Hauptmann* Rolf Pingel, *Kommandeur* du I./JG 26, qui présente son Bf 109 E décoré de 16 victoires à des pilotes de chasse du CAI sur le terrain d'Audembert, fin septembre 1940. (E-N Archives)



▲ Le *Major* Werner Mölders, *Kommodore* de la JG 51, se fait donner un « amphibicabine » sur un CR.42 de la 85^e *Squadriglia* à Ursel. (DR)

▼ Sur l'aérodrome d'Ursel, le *maggiore* Ferruccio Vosilla est aux commandes de son CR.42 qui porte l'insigne distinctif du commandant de groupe. (AMI)

les partenaires de l'Axe s'apprêtent à combattre côte à côte [16], et les illusions s'évanouissent, d'un côté comme de l'autre. Inévitablement, un sentiment d'infériorité naît chez les Italiens, progressivement amplifié par l'attitude des Allemands, qui dissimulent mal une certaine désillusion liée à l'idée qu'ils s'étaient forgée de l'aviation italienne et de ses exploits d'avant-guerre.

Cela commence dès le premier jour, lorsque les appareils atterrissent sur les différents aérodromes. À Ursel, par exemple, le *sergente maggiore* Luigi Gorrini est surpris par le soin avec lequel l'aérodrome est camouflé, les appareils étant dissimulés dans un petit bois à l'aide de vastes filets de camouflage. Puis, c'est le premier contact avec les Bf 109, dont l'armement puissant impressionne les pilotes de chasse italiens. L'*Oberstleutnant* et *Kommodore* de la JG 51, Werner Mölders, et le *Major* puis *Oberstleutnant*, et *Kommodore* de la JG 26, Adolf Galland rendent visite aux escadrilles de chasse italiennes ; non seulement par courtoisie et amitié, mais aussi pour « briefer » les Italiens sur les tactiques de combat britanniques.

Le *tenente* Aldo Menzione narre ainsi la rencontre avec Adolf Galland :

« Que signifie "ocio che te copo !" ? demande Galland au *maggiore* [Vosilla] [17], visiblement intrigué par ces étranges paroles insérées dans l'insigne du groupe [...]. "Prends garde que je te tue", c'est du dialecte vénitien, explique Vosilla. Et "Robur", c'est aussi du dialecte vénitien ? poursuit Galland en tentant de comprendre

[15] Témoignage oral de Luigi Gorrini dans *Il cacciatore del cielo* de Claudio Costa, Ronin Film Production.

[16] Quasiment au même moment, les premiers sous-marins italiens occupent la base de Bordeaux.

[17] Ferruccio Vosilla est le commandant du 18^e Gruppo CT.

[18] Franco Bordini-Bisleri, futur « as » qui terminera la guerre avec 19 victoires homologuées.

[19] A. Menzione dans G. Bianchi, *Giovani assi*, Sarasota, 2004. Extrait en ligne.

ce mot peint sur l'habitacle d'un chasseur. Non, non... c'est un mot latin qui veut dire "force" ; la famille du pilote Bordini-Bisleri [18] produit un célèbre digestif, le *Ferrochina-Bisleri*, qui donne de la force. "Ah ! je comprends", murmure le grand as de la chasse allemande, satisfait, tandis qu'il triture entre ses doigts son inséparable cigare cubain, puis il poursuit : "Vous devez en boire pas mal de ce *Ferrochina*, parce qu'il faut de la force et du courage pour piloter cet appareil, fantastique pour la Première Guerre mondiale, sans même un cockpit fermé ; votre unique chance est de prendre la fuite à l'aide de quelque acrobatie, parce que les Anglais auront toujours l'avantage de l'altitude. Vous pouvez voler à 6 000 ou 7 000 m, si vous ne gelez pas avant, tandis que les Spit vous plongeront dessus depuis 10 000 m. La cadence de tir d'une *Vickers* est de 400 coups par minute, ils en ont huit et en moins de 10 secondes ils poivrent votre appareil sur toute sa longueur. Et si nous ajoutons que vous ne possédez pas de siège blindé, vous serez mis en pièces vous aussi. Vous devriez changer votre devise et mettre "prends garde que tu me tues !" » [19]

Si les paroles de Galland jettent un froid, elles ont le mérite d'être claires et sont d'ailleurs appréciées à leur juste valeur. Et les pilotes italiens auront tôt fait d'en vérifier l'exactitude.

EN MISSION DE GUERRE AU-DESSUS DU CHANNEL

Afin d'accoutumer progressivement les équipages aux nouvelles conditions propres à ce théâtre d'opérations, il est prévu quelques sorties de routine. À cette époque, la *Luftwaffe* a quasiment abandonné les raids diurnes de grand style, trop « gourmands » en hommes et en matériel. Au vu des caractéristiques des bombardiers italiens, les actions nocturnes sont privilégiées par le commandement allemand, en dépit des compétences limitées de nombreux pilotes dans ce domaine, et les actions diurnes ne sont envisagées qu'en petits groupes, en profitant de conditions atmosphériques difficiles, censées favoriser l'effet de surprise.



Pour la chasse, les missions d'interdiction priment. Toutefois, les Allemands vont rapidement mettre à profit les escadrilles de chasse et de bombardement du CAI, en les utilisant comme appâts.

Cette tactique n'est pas franchement du goût de la plupart des pilotes italiens, comme le note le *capitano* Gino Lodi, commandant de la 95^e *Squadriglia* du 18^o *Gruppo C.T.*, dans son *logbook* : « Les Allemands gardent leurs secrets pour eux. Ils mettent au point des opérations sans nous en donner les détails et nous demandent de faire une diversion. » [20]

Il ne faut pas attendre bien longtemps pour que la première mission de guerre ait lieu. Le 24 octobre à 20h35, 12 BR.20M du 13^o *Stormo B.T.* et 5 [21] du 43^o *Stormo B.T.* décollent de Melsbroeck et Chièvres ; leur mission est de bombarder la zone industrialo-portuaire d'Harwich et de Felixstowe. Un quart d'heure plus tard, le bimoteur du *capitano* Carlo Pagani de la 5^e *Squadriglia* s'écrase, vraisemblablement en raison des nuages denses et bas qui couvrent la région de Chièvres [22] ce soir-là. Cet accident est fatal à l'ensemble de l'équipage, et le petit cimetière d'Evère reçoit ses premières dépouilles. Les autres appareils se dirigent vers leur objectif, mais tous ne parviennent pas à le localiser. Les bombes sont tout de même larguées à une altitude d'environ 5 000 m, sans causer de gros dégâts. Le retour réserve, lui aussi, son lot de mauvaises surprises. Deux appareils, pilotés par le *capitano* Bassi et le *tenente* Pesso, sont incapables de retrouver leur base, et les équipages sont finalement contraints d'évacuer leur BR.20M, dont les hélices se mettent en drapeau faute de carburant, le premier dans la région de Cambrai et le second entre Namur et Charleroi. Un troisième avion, avec aux commandes le *capitano* Machieraldo, doit accomplir un atterrissage forcé près de Lille. Ce sont donc 4 bimoteurs qui sont perdus en une seule mission, sans que l'ennemi n'y soit pour quelque chose !

Le lendemain, la propagande fasciste met naturellement le premier « raid » aérien italien sur l'Angleterre à l'honneur. Mussolini tient à démontrer aux Italiens que le pays participe activement à la « victoire » qui semble être à portée de main ; sur le journal dont il est le créateur, *Avanti !*, on peut lire à la date du 25 octobre 1940 : « Une grosse formation de bombardiers italiens a attaqué Londres [sic] pendant la nuit. Ils sont revenus à la base en portant les stigmates des combats, mais avec la glorieuse certitude d'avoir remporté une grande victoire. » Naturellement, cette première sortie est un échec cuisant qui a coûté la vie à tout un équipage. Enfin, si les bombes italiennes n'ont en rien perturbé la vie quotidienne et le flegme des Britanniques, elles ont eu au moins le mérite d'agacer sensiblement le « Vieux Lion », Winston Churchill, qui rumine déjà sa vengeance.

Cinq jours plus tard, le CAI s'apprête à accomplir sa première mission diurne, initialement prévue pour le 25 octobre, mais finalement ajournée. Rino Corso Fougier et Kesselring changent ainsi de stratégie, puisque jusqu'à cette date, il était hors de question de se risquer à



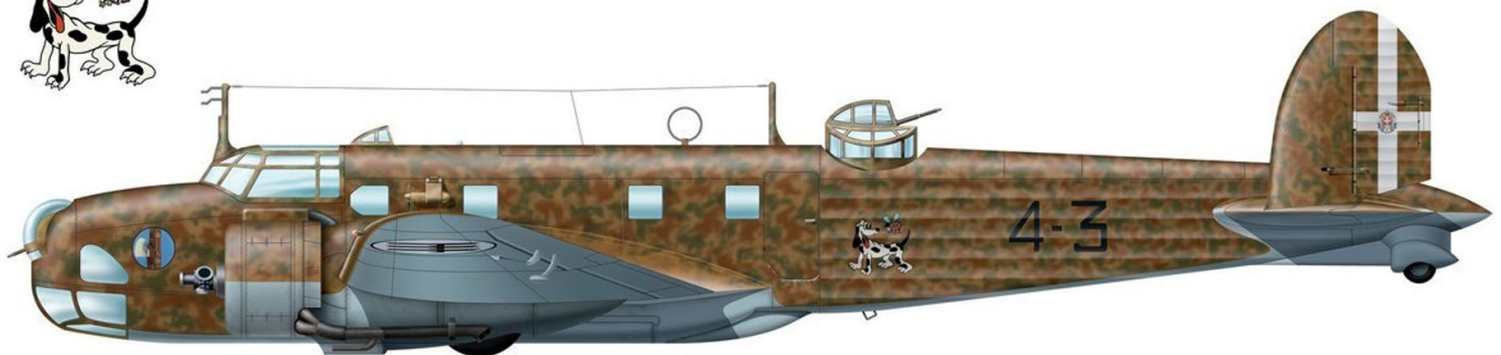
▲ Ce BR.20M de la 1^{re} *Squadriglia*, dont on reconnaît l'insigne du *Paperino*, a accompli un atterrissage forcé au retour d'une mission, qui l'a laissé dans un bien mauvais état. (Collection de l'auteur)

un raid de grand style fortement escorté par la chasse. Il est vrai qu'en cette fin du mois d'octobre 1940, la Bataille d'Angleterre s'essouffle. La Luftwaffe tiendrait-elle à faire partager ses souffrances à la Regia Aeronautica, à lui faire partager le goût amer de la défaite ?

Ce sont donc 15 BR.20M du 98^o *Gruppo* (43^o *Stormo B.T.*) du *maggiore* Mario Tenti qui sont mobilisés pour attaquer les installations de Ramsgate et de l'île de Thanet. L'escorte de chasse est conséquente, puisqu'elle consiste en 39 CR.42, 34 G.50 et un groupe

de Bf 109. Les pilotes de chasse italiens ont l'ordre de ne jamais s'écarter des bombardiers et de les escorter de bout en bout. Les Allemands attendent leurs hôtes dans la région d'Ostende, avant de filer droit sur la Tamise. Une fois de plus, les problèmes techniques se manifestent dès les premières minutes de la mission. En effet, les moteurs ne semblent guère apprécier le climat de l'Europe septentrionale, et deux bimoteurs sont contraints de rentrer à la base de Chièvres, tandis qu'un troisième se pose en catastrophe près d'Ostende. À 17h45, 75 bombes de 100 kg sont larguées sur les objectifs. Selon les rapports du *Dover War Command Diary*, il semblerait que l'attaque ait eu pour cible la ville de Deal et non Ramsgate [23], causant le décès de cinq militaires britanniques. Une fois délestées de leur charge, les « cigognes » [24] rentrent à la base sans avoir été inquiétées par la chasse. Au contraire, la DCA anglaise endommage plus ou moins gravement 5 bombardiers, et l'un d'entre eux, appartenant à la 243^e *Squadriglia*, est contraint à un atterrissage forcé en Belgique [25].

Finalement, le commandement du CAI estime que l'opération est un succès et que les sorties diurnes peuvent être renouvelées ; elles ont de plus le « mérite » de donner du grain à moudre à la propagande ! Le 1^{er} novembre, 26 G.50 du 20^o *Gruppo C.T.* du *maggiore* Mario Bonzano effectuent une mission de reconnaissance rapide



Fiat BR.20M
4a *Squadriglia*, 11^o *Gruppo BT*
Melsbroeck (Belgique), novembre 1940.



◀ Ce cliché met en évidence une foule de détails intéressants. On remarque immédiatement que la peinture italienne ne supporte pas l'humidité belge. Le capot à demi-ouvert laisse entrevoir une partie du moteur A.74/RC.38 ainsi que l'orifice de sortie de la Breda SAFAT de 12,7 mm de droite. Le portillon escamotable montre l'habitacle semi-ouvert typique de certains chasseurs italiens. À l'arrière-plan se trouve l'appareil du *maggiore* Mario Bonzano, dont on distingue l'insigne tactique ainsi que l'insigne de dérive du *Stormo*. (AMI)

sur les côtes britanniques, entre Sandwich et Canterbury, tandis que 39 CR.42 du 18° Gruppo font de même entre Ramsgate, Canterbury et Douvres, sans rencontrer l'ennemi, mais en essayant un barrage de DCA au-dessus de Folkestone. Il n'en reste pas moins qu'avoir accompli cette action, pour le moins risquée dans l'absolu, sans avoir rencontré les impitoyables Squadrons de chasse britanniques, interpelle les Italiens. Les Allemands raconteraient-ils des sornettes ? Les Britanniques sont-ils à bout de souffle ?

Encouragé par la timide réaction de l'ennemi, le commandement du CAI ordonne une deuxième action nocturne pour le 5 novembre. Ce sont 15 BR.20M du 13° Stormo qui attaquent Ipswich et Harwich en essayant le feu de la DCA, qui endommage un appareil, mais pas suffisamment pour l'empêcher de rejoindre sa base. Trois jours plus tard, 22 G.50 du 20° Gruppo C.T. sont envoyés en patrouille offensive entre Dungeness, Folkestone, Canterbury et Margate. Selon certaines sources, les pilotes italiens auraient déclaré un bref engagement avec 4 chasseurs britanniques, rien de plus ; le Squadron Leader Brian E. J. Lane (N° 19 Squadron) a son « Spit » endommagé dans le même secteur, mais probablement par un Hurricane après une erreur d'identification, le tout sans plus de précision [26]. Les Italiens commencent à s'enhardir, même si les conditions de vol sont difficiles et que les mécaniciens accomplissent un travail harassant pour maintenir les appareils en état.

OPÉRATION « CINZANO » : LES ITALIENS TRINQUENT

Depuis quelque temps déjà, le général Corso Fougier et son staff souhaitent mettre sur pied une opération diurne plus conséquente. Entre-temps, les raids nocturnes en petits groupes sont encore à l'ordre du jour, mais les 9 et 10 novembre, les 5 BR.20M du 43° Stormo et les 8 du 13° Stormo B.T. prévus pour agir respectivement contre Ramsgate et Ipswich restent au sol en raison de conditions météo épouvantables.

Le 11 novembre, le raid de « grand style » tant espéré, avec l'assentiment du Commandement de la Luftflotte 2, peut avoir lieu. L'opération est baptisée « Cinzano »... peut-être Corso Fougier imagine-t-il fêter une belle victoire avec un verre de ce célèbre vermouth ? Si le plan de bataille a bien été planifié avec l'allié allemand, la mise en pratique s'avère rapidement chaotique, voire désinvolte. En effet, le mauvais temps persiste, mais on estime qu'il peut favoriser l'effet de surprise. Quoi qu'il en soit, seuls 10 BR.20M du 99° Gruppo du 43° Stormo B.T. (4 de la 242° Squadriglia et 6 de la 243°), sous le commandement du *tenente colonnello* Giambattista Ciccu, sont prévus pour attaquer Harwich, tandis qu'une diversion doit être effectuée en direction de Londres par les 5 trimoteurs Cant Z.1007bis de la 172° Squadriglia R.S.T. aux ordres du *capitano* Ernesto Vassallo.

[20] G. Lodi dans P. Haining, *The Chianti raiders*, London, Robson Books, 2005. Cit. p. 71.

[21] 6 selon d'autres sources.

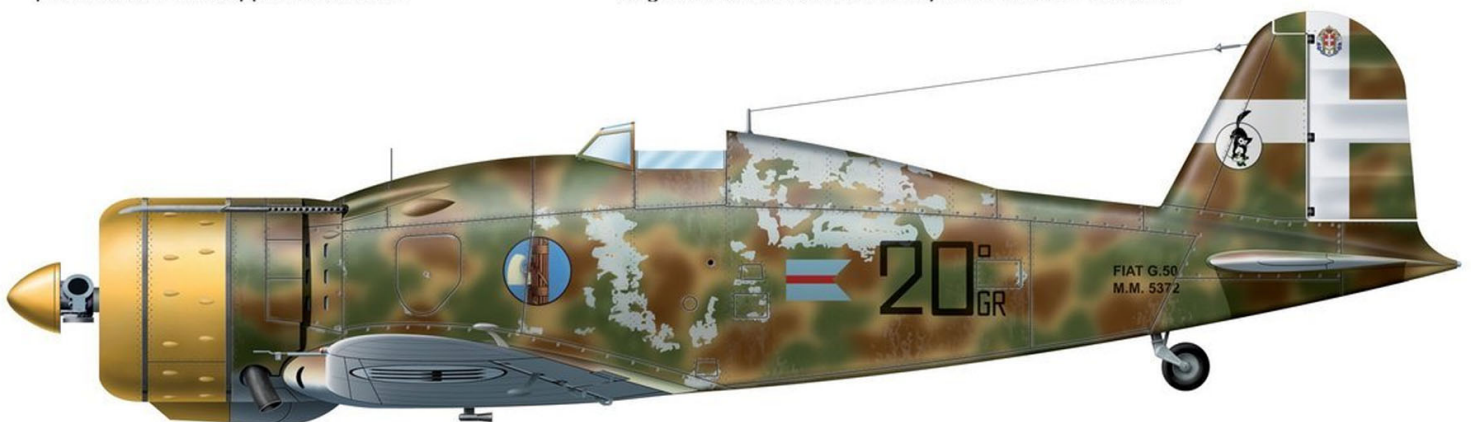
[22] Selon le général G. Santoro, *L'Aeronautica italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Danesi, 1950. Cit. p. 145.

[23] P. Haining, op cit., p. 77.

[24] La plupart des avions italiens ont des surnoms, officiels ou officieux : « cigogne » pour le BR.20, « alcyon » (martin-pêcheur) pour le Cant Z.1007bis, « faucon » pour le CR.42 et « flèche » pour le G.50.

[25] Pris de panique, le mitrailleur évacue l'appareil, mais à une altitude trop basse, ce qui lui coûte la vie. L'avion se pose sans autre perte.

[26] C. Shores, *Aces High*, Vol. 2, London, Grub Street, 1999. Cit. pp. 125-126.



Fiat G.50 (MM.5372)
Maggiore Mario Bonzano
Commandant le 20° Gruppo CT
Maldegem (Belgique), novembre 1940.



Les radars britanniques de la *Home Chain* doivent les repérer afin de détourner les escadrilles de chasse britannique des véritables cibles des formations italiennes et allemandes. Les Cant sont d'excellents appareils, dotés d'une bonne vitesse, d'une maniabilité et d'un plafond supérieurs à ceux des Fiat, mais ils sont entièrement en bois, ce qui les rend vulnérables aux balles incendiaires. L'escorte prévue est conséquente, puisqu'elle consiste en 45 G.50 et 42 CR.42, sans compter quelques sections de Bf 109.

Les élégants trimoteurs décollent des aérodromes avancés de Raversyde et Coxyde à 12h15, adoptant une formation en V. Le temps est franchement mauvais, et les 24 G.50 du 20° *Gruppo C.T.* prévus pour leur protection ne peuvent les rejoindre. Voici donc une

▲ Cette superbe photo montre le Fiat BR.20M « 242-3 » (MM 27267) sur l'aérodrome de Cameri (Novare), peu de temps avant son vol vers la Belgique. Il appartient à la 242° *Squadriglia* du 99° *Gruppo* (43° *Stormo B.T.*), dans sa livrée d'origine. Il est piloté par le *tenente* Pier Antonio Poggi et abattu le 11 novembre 1940. Seul l'opérateur radio survit. (DR)

mission de guerre qui débute sous de mauvais auspices. À 12h50, c'est au tour des BR.20M de décoller de Chièvres, avec du retard en raison de soucis mécaniques. Là encore, les 21 autres G.50 prévus brillent par leur absence, et seuls les CR.42 du 18° *Gruppo C.T.* sont capables de suivre la formation. Quant aux Bf 109 allemands, ils ne montrent pas le bout de leur nez.

Après avoir accompli la manœuvre prévue, les Cant s'en retournent à la base, l'un d'entre eux étant contraint de se poser à Gand à la suite d'avaries. À 14h40, les 10 bimoteurs sont à la verticale d'Harwich, avec environ 40 minutes de retard sur l'horaire prévu. Ce temps perdu à attendre une escorte qui ne viendra pas aura des conséquences désastreuses. Il laisse en effet le loisir à la chasse britannique de se ravitailler en carburant et en munitions

après avoir intercepté plusieurs formations allemandes. À 14h48, des Hurricane des N° 41, 46, 249 et 257 *Squadrons* interceptent le groupe italien. Les chasseurs britanniques coiffent les bombardiers et les chasseurs transalpins. Une partie de ces derniers réagissent et affrontent l'adversaire, tandis que les autres ne quittent pas les bombardiers. Les pilotes de Sa Majesté jouissent d'une solide expérience après des semaines de combats intenses, à l'inverse de la plupart de leurs adversaires, même si les *tenenti* Giulio Cesare Giuntella et Giuseppe Ruzzin ont participé à la guerre d'Espagne et que Vosilla et Gorrini, par exemple, se sont battus contre les Français dans le ciel



◀ Après avoir expertisé l'épave du BR.20M (MM.22621) de la 243° *Squadriglia* qui s'est abattu près de Woodbridge, ces membres de la *Home Guard* ont exhumé un « panier-repas » contenant quelques douceurs, comme une bouteille de chianti et du parmesan. Ces trophées de guerre donneront naissance à la légende de la « Spaghetti party », dont se délectera la propagande britannique, comme on s'en doute. (DR)



de la Côte d'Azur, notamment lors du fameux combat du 15 juin au-dessus de Cannel-des-Maures.

Le *Flight Lieutenant* Howard P. Blatchford du N° 257 *Squadron*, qui remplace le *Squadron Leader* Robert S. Tuck alors en permission, et le *Pilot Officer* Karol Pniak, Polonais, attaquent et abattent chacun un bombardier. Blatchford place aussi ses coups dans un ou plusieurs autres BR.20M et endommage même l'extrémité d'une aile d'un CR.42 avec l'hélice de son Hurricane, action signalée comme « volontaire » par la propagande britannique. Le *Sergeant* Lucas, du même *Squadron*, est quant à lui crédité d'un CR.42, et six autres de ses coéquipiers participent aussi à la curée [27]. Les chasseurs italiens réagissent comme ils le peuvent, mais sont totalement dépassés par les événements.

À la fin de cette « journée en enfer », Ferruccio Vosilla note dans son rapport pas moins de 9 victoires et 4 probables contre les Hurricane, alors qu'en réalité les quatre *Squadrons* n'ont aucune perte à déplorer en dehors de 2 chasseurs endommagés. La bonne foi des pilotes n'est pas à mettre en doute, certes, tant il

▲▲ Malheureusement de très mauvaise qualité, cette photo montre le CR.42 du *sergente* Antonio Lazzari, très endommagé après son crash dans les environs de la gare de Corton (Suffolk), le 11 novembre 1940. (E-N Archives)

▲ Le 11 novembre 1940, le *sergente* Pietro Salvadori réussit à poser son CR.42 (MM.5701) près d'Orford Ness. L'appareil est intact, même s'il a piqué du nez. Salvadori a prétendu lors de son interrogatoire s'être posé pour des problèmes de moteur et une avarie au masque à oxygène, mais en réalité, il s'est perdu après le combat et a été contraint de se poser faute de carburant. (Fox LTD)

est difficile de s'y retrouver dans un tel carrousel, avec une tension nerveuse à son paroxysme. Le *sergente* Luigi Gorrini confirme que le *tenente* Giuseppe Ruzzin a descendu un Hurricane devant ses yeux lors de ce *dogfight*. Les pilotes du N° 46 *Squadron* ne sont pas en reste et revendiquent la destruction de 3 CR.42 (un pour le *Flight Lieutenant* Lionel M. Gaunce, plus un autre probable et ½ BR.20M et deux autres pour le *Pilot Officer* Karel Mrazek) et de 2 bombardiers (un pour le *Sergeant* R. J. Parrott et un autre partagé entre trois pilotes). Ce sont ces deux escadrilles qui se taillent la part du lion, le N° 41 *Squadron* et le N° 249 revendiquant respectivement un CR.42 endommagé et un autre probable. Au total, les Britanniques obtiennent l'homologation de 9 BR.20M détruits, plus un autre endommagé, ainsi que 5 CR.42 détruits, 4 probables et 3 endommagés.

Là encore, la surestimation est de mise, pour des raisons identiques. Il n'en reste pas moins que 3 BR.20M sont bel et bien perdus : celui du *tenente* Pier Antonio Poggi s'abat en mer (seul le radio parvient à sauter), comme celui du *sottotenente* Ernesto Bianchi (seul le copilote évacué), alors que celui du *sottotenente* Pietro Appiani parvient à accomplir un atterrissage forcé non loin de Woodbridge, à Tangham Forrest (équipage blessé et prisonnier, sauf le radio, tué lors de l'engagement). Dans l'épave de ce dernier [28], les Anglais trouvent un morceau de parmesan, un casque, une baïonnette et une bouteille de vin... trophées de guerre pris sur les *Chianti raiders* lors de cette *Spaghetti party*, qui feront la joie de la propagande et de Churchill en personne.

Ce 11 novembre est un jour faste pour le « Vieux Lion », qui savoure sa revanche, puisqu'une partie de la flotte de guerre italienne a été attaquée avec succès dans le port de Tarente ! « Leurs avions auraient été plus utiles à défendre leur flotte à Tarente », déclare-t-il avec malice. En définitive, seuls 3 bimoteurs reviennent à la base, endommagés et avec des équipages blessés, les autres étant contraints à des atterrissages forcés en Belgique ou dans le nord de la France. Du côté de l'escorte, seuls 2 CR.42 sont abattus, le *sergente* Enzo Panichi de la 83^e *Squadriglia* est tué, tandis que le *sergente maggiore* Antonio Lazzari de la 85^e *Squadriglia* se pose en catastrophe non loin de la gare de Corton, le pilote étant rapidement capturé. Un troisième est perdu lorsque le *sergente* Pietro Salvadori s'égaré après la confusion de la mêlée et se pose, réservoirs à sec, non loin d'Orford Ness. Fait prisonnier, sa monture est prestement utilisée pour les besoins de la propagande, mais aussi d'autres services officiels comme l'*Air Fighting Development Unit*. Le Fiat CR.42 95-13 M.M.5701 est visible aujourd'hui au Musée de la Bataille d'Angleterre d'Hendon. Les autres chasseurs rentrent à la base avec des dommages divers, et 19 d'entre eux n'y parviennent pas pour de multiples raisons et se posent comme ils le peuvent (deux sont détruits et radiés).

LA FIN DU CAI

Le fiasco de l'opération « Cinzano » porte un rude coup au moral des Italiens, qui mesurent le gap technologique et tactique qui les sépare de leur adversaire. De leur côté, les Britanniques, seuls contre tous à ce moment de la guerre, s'en donnent à cœur joie, notamment dans la presse.

[27] Ils sont crédités de ½, ⅓ ou encore ¼ de bombardier et/ou chasseur détruit, probablement détruit ou endommagé, selon le protocole d'homologation en vigueur dans la RAF.

[28] Blatchford et Tuck se rendent sur les lieux du crash. Selon les sources, Blatchford aurait piétiné le cadavre du mitrailleur, attitude bien peu chevaleresque.

Le *Daily Herald* se fend d'un article particulièrement insultant, intitulé *Chianti Tuck, terror of the wops* [29], où l'on peut lire entre autres : « depuis des semaines, le *Squadron Leader* Tuck et ses hommes attendaient une telle opportunité. Ils ont fondu sur les pilotes macaroni comme des furies vengeresses et causé des ravages parmi ces antiques avions de la Rome antique. Cela a été facile, a dit Tuck, juste du menu fretin du ciel. » [30] Si ces lignes ont pu faire sourire une population britannique ayant besoin de tels « divertissements » pour tenir bon, elles ont provoqué l'effet inverse chez les pilotes en général et Tuck en particulier, ne serait-ce que parce qu'il n'a pas participé au combat ce jour-là. Il nie aussi le fait que ses pilotes aient déclaré que les Italiens avaient fui dès l'apparition des Hurricane, comme rapporté dans le journal. Au contraire, « ils les admirent pour leur courage de se battre dans de telles machines » [31]. Mais la propagande a ses raisons que la raison n'a pas !

Pour ce qui concerne le CAI, les opérations de bombardement sont reléguées aux périodes nocturnes. Entre la mi-novembre 1940 et le début du mois de janvier 1941, 7 raids aériens ont lieu les 17, 21, 28 et 29 novembre (un autre est annulé le 20) contre Ipswich, Harwich, Great Yarmouth et Lowestoft, les 14, 21 et 22 décembre (un autre est annulé le 5) et le 2 janvier 1941 contre les mêmes objectifs, avec un bilan de 3 BR.20M perdus suite à des problèmes techniques. L'activité de la chasse est quant à elle beaucoup plus intense, et ce en dépit des conditions météo toujours aussi difficiles. Le 18° Gruppo et le 20° Gruppo C.T. assurent des missions offensives et d'interdiction et sont tenus constamment en alerte. Le 23 novembre 1940, les pilotes du 18° Gruppo s'empoignent une nouvelle fois avec leurs adversaires anglais. Les biplans décollent d'Ursel à 12h50 pour une « chasse libre » sur les deux rives du Channel. Après deux défections, ce sont en tout 27 CR.42 qui dépassent Dunkerque et se dirigent vers l'Angleterre à 6 000 m d'altitude. Quelques minutes plus tard, 12 Spitfire du N° 603 Squadron surgissent et attaquent avec une vélocité déroutante les Italiens. Le Sergeant Andrew S. Darling abat le CR.42 du sergente maggiore Giacomo Grillo (95° Squadriglia), qui perd la vie, et en revendique un autre. Puis c'est au tour du tenente Guido Mazza (83° Squadriglia) de subir le même sort, victime du feu croisé de plusieurs adversaires. Le sergente maggiore Gorrini se souvient avoir eu la vie sauve grâce au maresciallo Felice Sozzi qui a abattu le Spitfire qui lui collait au train, avant que son ange gardien ne soit à son tour touché et grièvement blessé. Outre le CR.42 de Sozzi, ce sont deux autres appareils qui sont endommagés, mais qui peuvent rentrer à la base, tandis que Sozzi

► Le *News Chronicle* du 12 novembre 1940 montre le sergente Salvadori dans un wagon qui le conduit, avec quelques autres, vers la captivité. Le journal précise en outre : « ils mangent des sandwiches et fument. L'un d'entre eux, moins commode que les autres, a froncé les sourcils et s'est détourné du photographe. Mais le pilote [censuré] a souri lorsqu'il a été photographié. » (DR)



[27] Ils sont crédités de ½, ¼, ou encore ⅓ de bombardier et/ou chasseur détruit, probablement détruit ou endommagé, selon le protocole d'homologation en vigueur dans la RAF.

[28] Blatchford et Tuck se rendent sur les lieux du crash. Selon les sources, Blatchford aurait piétiné le cadavre du mitrailleur, attitude bien peu chevaleresque.

[29] « Chianti Tuck, terreur des Ritals ».

[30] Cité dans P. Haining, op. cit., p. 121.

[31] Ibidem.

[32] L'offensive du général Wavell en Égypte puis en Libye.

[33] Certaines sources mentionnent que d'autres pilotes sont envoyés au Touquet. La JG 54 fournit aussi quelques appareils.

[34] Futur « as » aux 7 victoires homologuées. Il est abattu et tué le 27 juillet 1942 au-dessus de Malte par l'as canadien George F. Beurling.

[35] G. Santoro donne 40 tués ou disparus et 6 blessés. op. cit. p. 150.

atterrit, blessé au poumon, sur la plage de Calais, où il est secouru par les Allemands.

Une fois de plus, les victoires sont largement surestimées de part et d'autre, même si la « douloureuse » reste sur la table des Italiens. Les Britanniques ne déplorent qu'un Spitfire endommagé, celui du *Pilot Officer* Archie L. Winskill (par ailleurs crédité de 2 victoires), alors que 5 Spitfire et 2 « probables » sont crédités aux pilotes du 18° Gruppo. De leur côté, les Anglais déclarent 7 victoires sûres et 2 probables. Le commandant du N° 603 Squadron, le *Squadron Leader* George L. Denholm, se souvient de ce combat en quelques mots : « Les Italiens avaient l'air de jouets avec leur camouflage chamarré, et je me souviens avoir pensé qu'il serait bien dommage d'abattre de si belles machines. J'ai dû me tromper, car les pilotes qui en ont vu six [sic] tomber en flammes en même temps m'ont dit par la suite qu'il s'agissait d'un magnifique spectacle. Mais je dois dire un mot au sujet de ces Ritals : jamais les Allemands n'ont combattu contre nous d'une façon aussi admirable. » Il s'agit là du deuxième et dernier combat tournoyant entre chasseurs anglais et italiens sur la Manche. En effet, au vu de la tournure des événements en Afrique du Nord, à la suite du déclenchement de l'opération « Compass » [32] le 8 décembre 1940, et du borbier grec dans lequel les forces armées italiennes sont enlisées depuis le 28 octobre, le rapatriement et la dissolution du CAI sont inévitables.

Le 3 janvier 1941, c'est la fin de l'activité du CAI, qui commence à plier bagage dès le 10 du même mois. Seules deux escadrilles de chasse équipées de G.50, la 352^e et la 353^e Squadriglia, demeurent sur place, effectuant des missions de reconnaissance et d'interdiction le long des côtes de la Manche, à partir des aérodromes de Maldegem et de Desvres. Cette permanence a aussi pour but de former les Italiens au pilotage du Messerschmitt Bf 109.



Fiat CR.42 (MM.5701)
95° Squadriglia, 18° Gruppo CT
Ursel (Belgique), 11 novembre 1940.



En effet, le commandement de l'aéronautique italienne, *Superaereo*, est en pourparlers pour l'acquisition d'appareils allemands, l'industrie italienne étant incapable pour le moment de fournir un chasseur compétitif. À tour de rôle, les mécanos sont invités à se familiariser avec les moteurs DB 601 au siège de Mercedes-Benz d'Anvers, puis les pilotes sont envoyés à l'*Ausbildungs-Jagdstaffel 51* à Cazaux [33]. L'un des premiers pilotes italiens à monter à bord d'un Bf 109 E-4 est le *capitano* Furio Niclot Doglio [34], le 31 janvier 1941. Exactement deux mois plus tard, son cycle est terminé et son brevet validé pour le pilotage de l'appareil allemand. Désillusion ! L'Allemagne ne donne finalement pas suite à la demande italienne, mais les moteurs seront construits sous licence par Alfa Romeo et équiperont les meilleurs chasseurs italiens, comme le Macchi C.202. À partir du 15 avril 1941, les deux dernières escadrilles quittent les aérodromes belges et français sans jamais avoir rencontré l'ennemi, si ce n'est de loin.

TRISTE (MAIS LOGIQUE) CONSTAT

Le bilan du CAI est au bout du compte peu flatteur, mais n'a rien que de très logique. Toutes les carences de la *Regia Aeronautica*, dans les domaines technique, tactique et logistique, sont apparues au grand jour. Mais il convient toutefois de relativiser et de nuancer cette appréciation générale, si on la replace dans le contexte de la création d'un tel corps expéditionnaire. Pour Mussolini, durant l'été 1940, l'Italie se devait de faire « acte de présence » aux côtés de l'allié allemand afin de justifier l'entrée en guerre aux yeux du peuple italien et du monde entier. Cette condition lui paraissait nécessaire afin de réclamer son dû une fois la victoire acquise, une victoire que l'Allemagne ne pourrait revendiquer seule. La constitution précipitée de ce corps aérien ne pouvait que mener à l'échec, car les desseins du chef de l'Italie fasciste n'étaient motivés que par la politique intérieure et extérieure, sans autre considération. Du côté comptable, ce sont 54,32 t de bombes qui ont été larguées sur l'Angleterre pour de maigres résultats, et la reconnaissance stratégique a été rapidement abandonnée, car superflue (une seule véritable mission, celle du 11 novembre). Pas moins de 38 appareils ont été perdus, dont 22 bombardiers et 14 chasseurs (dont 3 BR.20M et 5 CR.42 abattus en combat aérien ; sur ces 36 appareils perdus, 20 l'ont été du fait de l'ennemi, puisque 12 appareils endommagés ne reprendront pas le vol), auxquels



▲ Retour de mission difficile pour ce CR.42 de la 95^e Squadriglia, qui a rompu son train lors d'un atterrissage forcé quelque part en Belgique. Le « 1 » sur le fuselage et la bande entourant l'arrière du fuselage indiquent qu'il s'agit du chef d'escadrille, le *capitano* Gino Lodi. (Collection de l'auteur)

il faut ajouter un Cant Z.1007bis et un Ca.164 détruits à la suite d'accidents.

Comme nous l'avons déjà souligné, en dépit des 15 victoires sûres et des 6 probables revendiquées par les Italiens, il semblerait qu'aucun chasseur britannique n'ait été abattu, malgré les témoignages et le fait que les journaux des unités ne sont pas exempts d'erreurs, volontaires ou non. Le personnel déplore 50 tués ou disparus et 28 blessés [35], un prix du sang bien trop élevé. Mais les pilotes italiens, en particulier ceux des unités de chasse, ont acquis sur ce front une solide expérience, et il n'est certainement pas anodin de compter parmi ceux qui ouvriront leur palmarès et qui deviendront des « as », des vétérans du CAI, comme Gorrini, Niclot Doglio ou Bordoni-Bisleri, entre autres. Maigre consolation, le *Generalfeldmarschall* Kesselring concède, le 24 décembre 1940, l'*Adlerschild* au CAI, décoration attribuée aux unités méritantes de la *Luftflotte 2*. ■

Fiat G.50
351^e Squadriglia, 20^e Gruppo CT
Maldegem (Belgique), décembre 1940.

