

1929  
1943

# CACCIA D'ASSALTO

## LES UNITÉS D'ASSAUT DE LA REGIA AERONAUTICA

Profils couleurs : J-M. Guillou / Aérojournal - 2017

Par David Zambon

L'aviation d'assaut demeure sans aucun doute la spécialité la plus maltraitée au sein de la Regia Aeronautica. Elle est le reflet de l'impréparation italienne à un conflit moderne, en dépit des idées novatrices de certains penseurs de l'entre-deux-guerres, ignorés et tournés en dérision par une hiérarchie s'accrochant à des concepts archaïques. Mais à la guerre, toutes les erreurs ne se réparent pas, et lorsque « l'heure des décisions irrévocables » sonne, la *Caccia d'Assalto* ne peut compter que sur des modèles surannés ou mal conçus. Jusqu'à la fin du conflit, il faudra user d'expédients pour s'acquitter des missions spécifiques à l'Arme.

**La** Grande Guerre met en exergue le rôle prépondérant de l'aéronautique militaire. Pionnière dans le domaine [1], l'Italie forme d'excellents pilotes, qui se distinguent au combat, comme Francesco Baracca, Silvio Scaroni ou Pier Ruggero Piccio, titulaires respectivement de 34, 26 et 24 victoires aériennes homologuées. Reprenant à son compte l'héritage du mouvement futuriste qui loue la guerre, la virilité, le risque et la vitesse, le fascisme porte une attention toute particulière à l'Aviation, l'*Arma Azzurra*. Cette dernière bénéficie de crédits importants pour développer des productions nationales, qui remplacent progressivement les modèles étrangers, français notamment, construits sous licence. Pendant l'entre-deux-guerres, le pays va multiplier les records aériens, suscitant ainsi l'admiration mais aussi la crainte à l'étranger. Dans le domaine de la doctrine,

les théoriciens s'opposent. Dans son ouvrage *Il dominio dell'aria* publié en 1921, le général Giulio Douhet fait de l'aviation de bombardement stratégique l'instrument majeur des confrontations futures, y compris par l'utilisation de raids « de terreur » sur les populations civiles. Son principal opposant est à cette époque le major Amedeo Mecozzi, un as du *Corpo Aeronautico Militare* de la Grande Guerre, avec cinq victoires homologuées ; il milite pour la création d'une spécialité « offensive à basse altitude, en vol rasant, hardie, capable d'agir en un éclair et par surprise, que l'on appellerait justement Aviation d'assaut, armée de petites bombes, charges explosives et mitrailleuses en dépression, qui serait en définitive le meilleur moyen d'agresser l'ennemi » [2]. L'idée chemine, et au mois de juillet 1929, le 7° *Gruppo Autonomo Caccia Terrestre*, commandé par Mecozzi, devient la première unité italienne à assumer ce rôle, conforté, en octobre 1931,

[1] L'Italie est en effet le premier État à employer des avions pour des actions de guerre lors du conflit italo-turc, en Tripolitaine, en 1911-12.

[2] A. Mecozzi dans Nicola Malizia, *Caccia d'Assalto*, Roma, Ciarrapico Ed., 1977. Cit. p. 11.





par sa transformation en 7° Gruppo Autonomo Aeroplani d'Assalto. Le groupe compte alors quatre escadrilles : les 76°, 86°, 98° et 99°. Au début de l'année 1934, Mecozzi, qui a été promu colonel, est propulsé à la tête du tout nouveau 5° Stormo d'Assalto, né de la fusion des 7° et 19° Gruppi [3], basé à Ciampino Sud, l'un des nombreux aérodromes romains. Il est équipé de 70 Fiat-Ansaldo AC.3 [4] et de 24 Fiat CR.20. Le personnel est bien instruit, mais les machines sont inadaptées aux missions spécifiques dont l'unité doit s'acquitter. En 1935-36, les escadrilles perçoivent des Caproni A.P.1 et des Breda 64, mais l'un et l'autre sont globalement décevants. Dans le même temps, un autre Stormo d'Assalto est créé, le 50°, en juin 1936 [5]. Avec le 5°, ils forment la 5° Brigata Aerea d'Assalto, dont Mecozzi est le commandant. Au mois d'octobre 1937, les premiers Breda 65 K.14 sont livrés en unités, qui déchantent rapidement. Outre les défauts concernant directement la structure de l'appareil, le moteur Gnôme et Rhône K.14, construit sous licence par Isotta-Fraschini, manque de puissance. Il s'avère aussi peu fiable, une tare qui est confirmée en Espagne, où des exemplaires combattent au sein de l'Aviazione Legionaria. L'adoption du moteur Fiat A.80 n'améliore pas

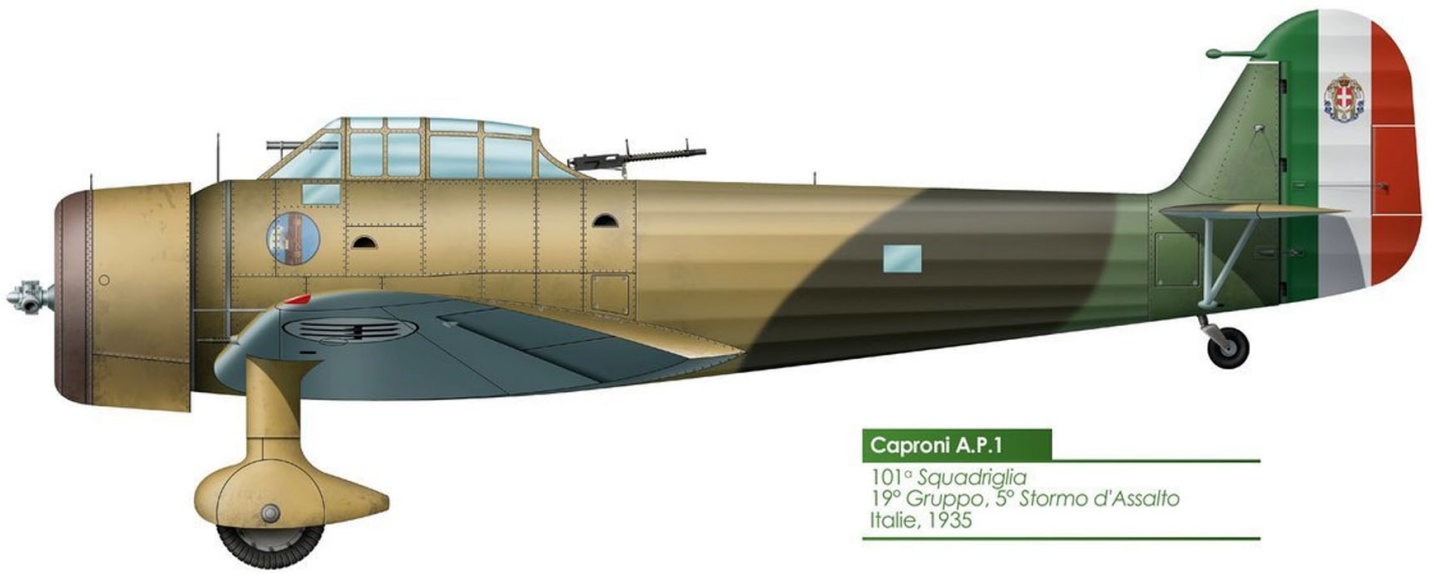
▲ Printemps 1937. Deux Caproni A.P.1 du 19° Gruppo du 5° Stormo d'Assalto décollent de Ciampino Sud (Rome). Il s'agit du premier appareil conçu pour l'attaque au sol. Lent, lourd et instable, il est aussi le premier d'une longue série d'échecs !

Sauf mention contraire, toute photo : SMA

- [3] 100°, 101° et 102° Squadriglie.
- [4] Il s'agit d'une version du Dewoitine D.9 construite sous licence.
- [5] 12° Gruppo (159° et 160° Sq.) et 16° Gruppo (167° et 168° Sq.).

la situation, bien au contraire. L'année 1938 est jalonnée d'accidents de vol mortels qui plombent la réputation du Breda au sein de la Regia Aeronautica. Paradoxalement, l'avion va continuer à jouir d'un certain succès à l'exportation, participant même à une démonstration de vol en rase-mottes le 8 mai 1938, à Furbara, près de Rome, sous les applaudissements du Duce et du Führer réunis pour l'occasion.

Fin juillet 1938, le 5° Stormo Combattimento est délocalisé à Lonate Pozzolo (Varèse), tandis que le 50° Stormo d'Assalto rejoint Trévise. Les Ba.65 sont progressivement écartés et remplacés par le tout nouveau biplace Breda 88 Lince. Seul le 50° Stormo conserve ses Breda 65 lors de son départ pour l'aérodrome de Berca, près de Benghazi, à la mi-juillet 1939. Sur place, la mécanique est soumise à rude épreuve en raison des conditions atmosphériques et du sable qui s'infiltrait partout. Les moteurs arrivent très vite à bout de potentiel, et, comme à l'accoutumée, les Italiens ont recours au système D en attendant la livraison du Lince : les Breda 65 K.14 sont rappelés en Europe pour y être ferrailés, tandis qu'on réquisitionne des Caproni Ca.310 pour les remplacer. Problème, le Libeccio n'a rien d'un avion d'assaut !

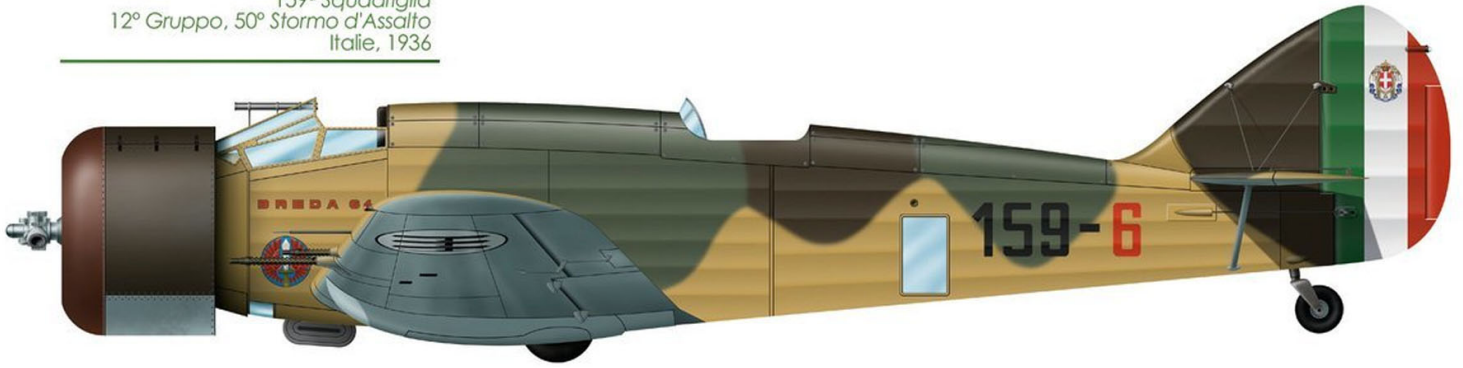


**Caproni A.P.1**  
101° Squadriglia  
19° Gruppo, 5° Stormo d'Assalto  
Italie, 1935



## Breda Ba.64

159<sup>o</sup> Squadriglia  
12<sup>o</sup> Gruppo, 50<sup>o</sup> Stormo d'Assalto  
Italie, 1936



Le dernier-né de la Breda fait quant à lui sensation. Aux commandes du pilote d'essai de la firme, le célèbre Furio Niclot Doglio [6], il collectionne les records de vitesse : entre avril et décembre 1937, il atteint les 554 km/h à vide et 524 km/h avec 1 000 kg de charge, grâce à ses deux moteurs Piaggio P.XI RC 40 de 1 000 cv. Fin et racé, sa ligne agressive lui confère *de facto* une aptitude naturelle pour l'attaque. Pourtant, la transformation de l'avion des records en machine de guerre ne se passe pas comme prévu. Une fois équipé et armé, sa vitesse chute à 464 km/h, et, surtout, il devient difficile à piloter, notamment lors des manœuvres d'attaque. Tous les spécialistes et les différents pilotes d'essai, dont un perd la vie le 8 février 1939, en déconseillent la mise en production : une véritable douche écossaise pour les pontes de la Regia Aeronautica ! Des séries sont cependant commandées, envers et contre tout : il convient en effet de donner du travail à la Breda et ses sous-traitants, le « front intérieur » demeurant, rappelons-le, la préoccupation majeure de Mussolini. Ainsi, 105 exemplaires à moteurs P.XI RC40 à gondoles larges et 42 à gondoles réduites sont mis en production. Au moment de l'entrée en guerre, ils équipent les 7<sup>o</sup> et 19<sup>o</sup> Gruppi à raison de 9 exemplaires par escadrille.

Arrêtons-nous aussi sur le *Bombardamento a Tuffo*, la spécialité de l'attaque en piqué. Dans ce domaine

[6] Aviateur d'exception et personnage très apprécié pour ses qualités humaines, il est tué le 27 juillet 1942 au-dessus de Malte par le Canadien George Beurling. À cette date, il était crédité de sept victoires homologuées plus quatre probables et deux en collaboration avec son ailier Ennio Tarantola.

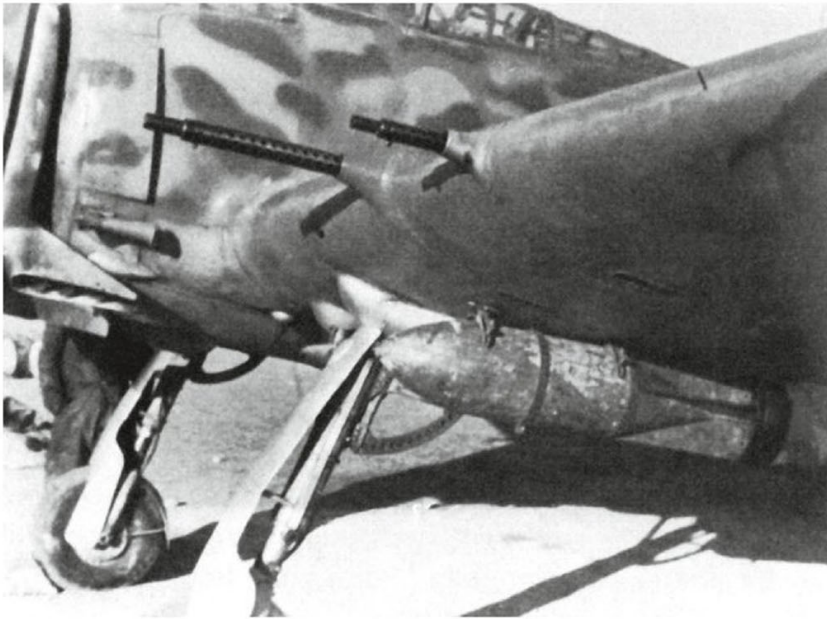
[7] Son successeur, le S.86, n'est pas meilleur. Il ne sera produit qu'à deux prototypes, dont le premier participe à une opération sur Malte le 15 septembre 1940.

[8] Il peut emporter des bombes de 15 à 50 kg, destinées aux « cibles molles ».

particulier de l'aviation d'assaut, l'échec de l'industrie aéronautique italienne est aussi patent que retentissant. À la fin de l'année 1936, la SIAI Marchetti soumet le S.85, un bimoteur à l'allure étrange et à la structure composée en partie de bois. Lors de son premier vol, il est présenté à Mussolini comme une arme secrète capable d'envoyer par le fond la *Mediterranean Fleet* ! La réalité est tout autre. Si le *Duce* se montre sceptique, les pilotes d'essai le sont plus encore : en réalité, l'appareil n'est bon à rien. En effet, les moteurs sont poussifs, n'offrant en vitesse de pointe qu'un très modeste 368 km/h, tandis que l'armement est réduit à une seule mitrailleuse et une charge utile de 500 kg. Cela n'empêche pas la Marchetti de recevoir une commande de 64 appareils [7], réduits ensuite à 32, destinés à équiper, en octobre 1939, le 96<sup>o</sup> Gruppo B.a.T., basé à Ciampino Sud puis à Pantelleria. L'activité opérationnelle de ce disgracieux bimoteur est réduite au minimum en raison de sa fragilité et de sa dangerosité pour les pilotes. Les dix appareils en condition de voler sont rapidement écartés après quelques missions seulement. Dans le même temps, les chefs de la Regia Aeronautica pensent se tourner vers l'allié allemand afin de régler le problème en achetant des *Stukas*, appareil qu'ils ont eu le loisir de voir évoluer dès 1937 en Espagne et qui les a fortement impressionnés.







## L'ÉPREUVE DU FEU ET LE SYSTÈME D

La courte campagne contre la France permet de mettre en évidence les graves lacunes du Ba.88. Le 16 juin 1940, depuis l'aérodrome d'Alghero, en Sardaigne, six appareils de la 101<sup>e</sup> Sq. attaquent le port de Bonifacio, l'hydrobase et la gare de Porto Vecchio, tandis que six autres de la 100<sup>e</sup> Sq. bombardent les objectifs de Ghisonaccia et de Travo. Cette première action met en évidence le manque de fiabilité de la motorisation ; aucune perte n'est à déplorer du fait de l'ennemi, mais un des appareils accomplit un atterrissage forcé en raison d'une panne moteurs. Le lendemain, deux Lince du 7<sup>o</sup> Gruppo mènent une mission d'interdiction, tandis que le 19 juin, 6 appareils de la 101<sup>e</sup> Sq. et 3 de la 100<sup>e</sup> Sq. réitèrent leurs attaques contre les objectifs du 16. Il s'agit de la dernière action de guerre de ces machines sur le front occidental. Le 9 août, le 7<sup>o</sup> Gruppo est envoyé à Castel Benito, en Libye. Des filtres anti-sable sont montés sur les avions afin de protéger leur mécanique déjà fragile, et, le 14 septembre, ils inaugurent leur première action de guerre en Afrique, qui avorte, puisqu'aucun n'est capable de rejoindre l'objectif (*Sidi Barrani*) en raison d'avaries mécaniques ! Une nouvelle tentative échoue un mois plus tard, tandis que le lendemain, le 15 octobre, deux appareils qui avaient accompli l'exploit de décoller sont gravement touchés par la DCA italienne ! À la mi-novembre, le 5<sup>o</sup> Stormo compte 28 Ba.88, dont douze sont en état de voler. En dépit des performances et des résultats catastrophiques de ces machines, rien n'est fait pour empêcher la livraison des derniers exemplaires commandés. Il sera finalement décidé de récupérer tous les équipements réutilisables sur les appareils avant de les aligner comme à la parade, en bout de piste, afin de servir de leurres en cas d'incursion ennemie ! Triste fin pour une machine totalement ratée !

Dans le même temps, le 50<sup>o</sup> Stormo d'Assalto récupère *in extremis* les Ba.65 A.80 et K.14 en partance pour la casse. L'unité complète ses organigrammes avec des Fiat CR.32 quater. L'avion est dans sa version récente, datant de 1938, mais il est totalement dépassé en 1940. Faute de mieux, il est transformé en chasseur-bombardier [8] pour équiper la 160<sup>e</sup> Sq. du 16<sup>o</sup> Gruppo. Depuis l'aérodrome T2 de Tobrouk qui les accueille, les pilotes d'assaut ne chôment pas, car les incursions britanniques sont incessantes sur le *Wire*, la frontière égypto-lybienne. Le 4 août, en fin d'après-midi, six Ba.65 A.80 de la 159<sup>e</sup> Sq. (12<sup>o</sup> Gr.) du *Capitano* Antonio Dell'Oro et six CR.32 de la 160<sup>e</sup> Sq. du *Capitano* Duilio Fanali, protégés par une trentaine de CR.42 issus du 4<sup>o</sup> Stormo CT, attaquent une concentration de véhicules blindés ennemis au sud de Solloum.

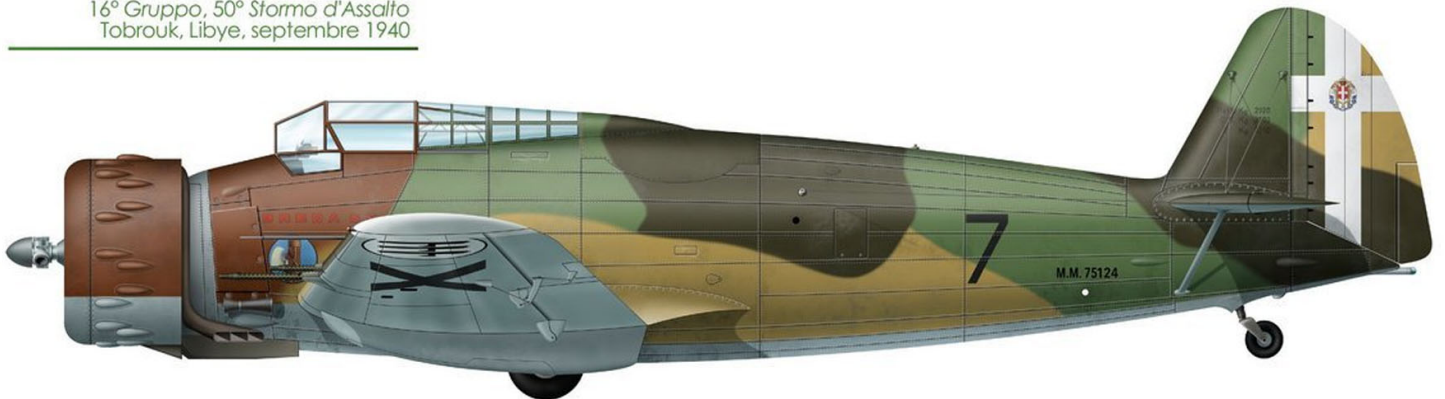
▲ Ci-dessus : Gros plan sur les fixations alaires et les mitrailleuses d'un Ba.65 en Afrique du Nord.

▲ En haut : Ba.65 K.14 du 96<sup>o</sup> Gruppo Bombardamento a Tuffo sur la base de Pantelleria en janvier 1941.

◀ Ba.65 A.80 ravitaillé en munitions et en carburant. Cet appareil appartient à la 159<sup>e</sup> Squadriglia, 12<sup>o</sup> Gruppo du 50<sup>o</sup> Stormo d'Assalto, sur la piste T2 de Tobrouk, en novembre 1940.

### Breda Ba.65 K.14

168<sup>o</sup> Squadriglia  
16<sup>o</sup> Gruppo, 50<sup>o</sup> Stormo d'Assalto  
Tobrouk, Libye, septembre 1940







**Fiat CR.32 Quater**

160° Squadriglia  
12° Gruppo, 50° Stormo d'Assalto  
Tobrouk, Libye, juillet 1940

**Breda Ba.65 A.80**

92° Squadriglia  
8° Gruppo, 2° Stormo  
Berca, Libye, novembre 1939



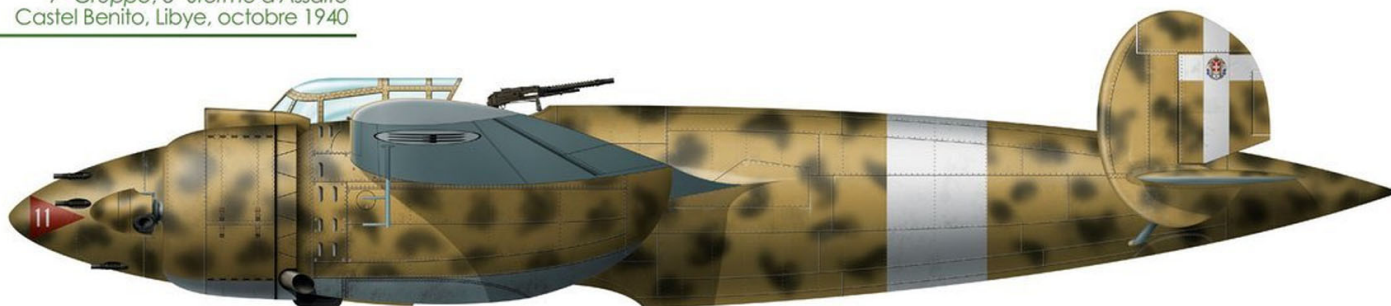
**Fiat G.50bis/AS**

165° Squadriglia  
12° Gruppo Autonomo  
Libye, novembre 1942



**Breda Ba.88**

7° Gruppo, 5° Stormo d'Assalto  
Castel Benito, Libye, octobre 1940





En route, une partie de l'escorte prend en chasse des Blenheim, tandis que, dans le même temps ou presque, quatre Gloster Gladiator du No. 80 Squadron engagent les Breda et les Fiat. Il s'ensuit un long *dogfight* durant lequel quatre Breda sont endommagés, notamment celui du *Sergente Maggiore* Paolo Perno, l'avion encaissant pas moins d'une cinquantaine de projectiles. Le *Tenente* Adriano Visconti, qui est à l'époque pilote d'assaut, mène à fond ses attaques alors qu'il est systématiquement encadré par un chasseur britannique, ce qui lui vaut d'être proposé pour la *Medaglia d'Argento al Valor Militare*. Après s'être débarrassés de leurs bombes, les CR.32 engagent les Gladiator : Fanali envoie au tapis le *Flight Officer* Wykeham-Barnes, tandis que le *Sergeant* Rew (tué) tombe sous les coups du *Maresciallo* Romolo Cantelli, qui endommage aussi gravement l'appareil du *Pilot Officer* Lancaster (blessé). Quant au *Flight Lieutenant* Pattle, il succombe aux assauts du CR.42 du *Capitano* Franco Lucchini [9], mais il peut lui aussi s'en remettre à son parachute.

En dépit des revendications britanniques, tous les appareils italiens rentrent à la base. Le 8 octobre, le *Capitano* Dell'Oro perd la vie lors d'une action identique mais sans escorte, mortellement blessé par un tir antiaérien. Sa perte est un coup dur pour le groupe, étant donné les grandes qualités humaines et professionnelles de ce pilote, vétéran d'Espagne. Jusqu'à la fin du mois de novembre, les Breda sont de toutes les actions de harcèlement, au point qu'ils sont à bout de souffle. L'opération « Compass » sonne le glas des Ba.65, dont onze exemplaires sont perdus en un mois. Le 16° Gruppo est rapatrié début janvier 1941, suivi du 12° un mois et demi plus tard faute d'appareils. Au bout du compte, ces acteurs inattendus n'ont pas démerité ; ils se sont acquittés de leur tâche de façon élogieuse, en grande partie grâce à la dextérité des pilotes et au savoir-faire des mécaniciens. Il n'en reste pas moins que le problème demeure entier : quels appareils utiliser désormais pour l'attaque au sol ? Sans solution immédiate, les Italiens se rabattent sur le Fiat CR.42, en l'équipant d'attaches alaires pour des bombes de 50 kg. La 376° Sq. d'Assalto est ainsi créée en avril 1941. Basée à Castelbenito à compter du mois de mai, son cycle dure jusqu'au mois de novembre, date à laquelle elle est rapatriée dans la péninsule, exsangue. Au fur et à mesure des besoins et du déclassement progressif des appareils de chasse de première ligne (Fiat CR.42 et G.50, Macchi C.200), des unités sont converties à l'attaque au sol, comme les 160° et 159° Gruppi CT, respectivement en novembre 1941 et en mai 1942, les 46° et 47° Gruppi BT, entre septembre et novembre 1942, tandis que le 162° Gruppo d'Assalto combat en Tunisie à partir de mars 1943. Ces appareils sont vulnérables aux coups venant du sol ainsi qu'aux attaques de la chasse adverse, d'autant que l'écart technologique avec les appareils alliés devient abyssal : que peuvent faire un CR.42 ou un G.50 face à un P-40, un P-38 ou un Spitfire Mk. V ? Outre les classiques missions d'attaque contre des regroupements de véhicules, les *Assaltatori* mènent aussi des opérations antinavires à partir des aérodromes libyens, sardes ou siciliens. Les escadrilles de chasse sont elles aussi ponctuellement impliquées dans des raids identiques.

Parmi les plus rocambolesques, citons l'action du 14 septembre 1942, lors de l'opération « Daffodil », pendant laquelle des forces navales et terrestres alliées tentent d'occuper Tobrouk. Le *Maggiore* Lorenzo Viale, qui commande le 13° Gruppo CT, mène 21 C.200 au combat : « J'avais reçu l'ordre d'entraîner mes pilotes à l'attaque au bombardement en piqué depuis quelques jours seulement », se souvient-il [10]. Les résultats dépassent les espérances : 27 bombes de 50 kg sont larguées et



▲ Fixation d'une bombe de 50 kg sous l'aile d'un CR.42 AS « Bombe Alari ». Jusqu'à l'armistice de 1943, ce biplan pallie tant bien que mal les carences de la Regia Aeronautica.

4 165 projectiles de 12,7 mm tirés contre les objectifs navals ; une bombe touche le pont du destroyer HMS *Sikh*, tandis que la vedette lance-torpilles MTB 266 est coulée, tout comme les vedettes rapides ML 352 et ML 353. Plusieurs autres sont endommagées et la MTB 308 est immobilisée. Dans son rapport, le *Maggiore* Viale précise que le bombardement des navires a été globalement suffisamment précis, bien que les pilotes aient accompli leur première action du genre. La précision du tir a été due essentiellement au courage des pilotes, qui ont effectué le tir à très basse altitude. « Le tir avec les mitrailleuses contre les navires rapides a été très précis, nonobstant leurs brusques changements de cap, leur vitesse et l'inexpérience des pilotes contre les objectifs navals. » Dans le même temps, les C.200 de la 92° Sq. du 8° Gruppo CT attaquent et endommagent gravement la MTB 310.

▼ Fiat CR.32 de la 160° Squadriglia d'Assalto utilisé pour l'attaque au sol.







Le 12 août 1942, lors de l'opération « Pedestal », ce sont deux Reggiane 2001 GV qui tentent une attaque quasi suicidaire contre le porte-avions HMS *Victorious*. Ce modèle dérive du RE 2001 CB (pour *Cacciabombardiere*, chasseur-bombardier), construit à 39 exemplaires et né lui-même du chasseur bien connu. La version GV – acronyme de « Galimberti-Vaccari », du nom des deux pilotes à l'origine des transformations – est destinée à emporter une bombe perforante antinavire de 630 kg en position ventrale. Le *Tenente* Aldo Galimberti trouve la mort au printemps 1942 lors d'un vol d'essai ; à la veille de l'attaque contre le convoi britannique, son nom est imprimé sur le fuselage des trois appareils (dont un de secours) devant prendre part à l'attaque. Les *Tenenti* Vaccari et

▲ Le Breda 88 est un échec retentissant. Cette superbe « bête à concours », fine et racée, s'avère être un désastre une fois équipée pour la guerre. Le Haut commandement valide pourtant une commande, dans le but d'assurer des emplois à la main-d'œuvre spécialisée !

▼ Le *Stuka* arrive à la rescousse : ici, des Ju 87 R-2 en manutention, probablement à Lecce Galatina, en 1941.

Robone parviennent à s'approcher du porte-avions pour amorcer leur attaque, à chaque extrémité du navire. Les artilleurs antiaériens anglais n'osent pas ouvrir le feu, la silhouette du chasseur-bombardier italien ressemblant à s'y méprendre à celle des *Sea Hurricane*. Parvenus à guère plus de 20 m d'altitude, les monomoteurs italiens se libèrent de leur bombe, dont une perce le pont mais n'explose pas ! Sabotage, mécanisme défectueux ? On glose depuis 75 ans sur les raisons de cet échec alors que les pilotes avaient pris des risques insensés. Pour autant, tous ces appareils ne sont pas initialement conçus pour l'attaque en piqué, et si l'improvisation *ad hoc* peut parfois cueillir des succès surprenants, elle ne peut faire illusion sur le long terme.

## LES PICCHIATELLI EN ACTION DANS LES BALKANS, SUR MALTE ET EN LIBYE

Comme nous l'avons mentionné plus haut, les Italiens connaissent le *Stuka* depuis la guerre d'Espagne. À la fin de l'été 1939, trois exemplaires sont présentés au centre de Guidonia pour une démonstration. Les observateurs sont enthousiasmés, d'autant que l'incapacité de l'industrie aéronautique italienne à fournir un appareil du même type est déconcertante. Après les campagnes de Pologne et de France, où le *Stuka* s'est mis en valeur, Rome sollicite son allié pour la cession d'une centaine d'appareils. Nous sommes alors au mois de juillet 1940, et Berlin, tout auréolée de ses victoires éclair, est dans de bonnes dispositions : la requête italienne est acceptée. Une première livraison de 52 machines est réalisée entre juillet et septembre 1940, tandis que 50 autres parviendront aux unités en plusieurs lots jusqu'en octobre 1941 [11]. De leur côté, les pilotes du 96° *Gruppo B.a.T.* et les mécaniciens de la Fiat-CANSA sont expédiés à la *Stukaschule 2* de Graz-Thalerhof, en Autriche, pour une formation d'un mois. Par la suite, les Italiens





▲ Les premiers Ju 87 sont pris en charge par les mécaniciens, sous l'œil attentif de l'encadrement.



devant prendre le relais pour l'instruction des pilotes, le *Nucleo Addestramento Tiro in Picchiata* est inauguré le 1<sup>er</sup> septembre 1940 à Lonate Pozzolo, en Lombardie [12]. Toutefois, en raison du manque récurrent de Ju 87 disponibles, le personnel navigant est contraint d'utiliser des appareils inadaptés. Les machines des 236<sup>a</sup> et 237<sup>a</sup> Sq., les premières unités à en être équipées, conservent le camouflage allemand d'origine, tandis que Croix de Savoie et disques frappés des trois *fasci* remplacent les marques de nationalité des précédents propriétaires. Elles prennent alors la direction de la Sicile pour se poser à Comiso et participer aux attaques contre les aérodromes maltais. Plusieurs sorties sont effectuées par les *Picchiatelli* [13] entre le 2 et le 17 septembre ; lors de la dernière, le *Tenente* Fernando Malvezzi, de la 236<sup>a</sup> Sq., détruit un bombardier Wellington au sol, tandis que l'appareil du *Tenente* Brezzi est endommagé (mitrailleur tué) et celui du *Sergente Maggiore* Catani est abattu (mitrailleur tué). Son vainqueur, le *Flight Officer* Jock Barber, lui rend plusieurs fois visite à l'hôpital : « Je lui apportais à chaque fois quelques bières, rapporte-t-il, qu'il semblait apprécier. Une infirmière maltaise faisait

[11] En tout, environ 170 appareils des versions B, R et D sont utilisés par les Italiens entre 1940 et 1943.

[12] Entre mars 1941 et février 1942, cette école va changer deux fois de nom : *NA-Tiro a Tuffo* puis *NA-Tuffatori*.

[13] Cette appellation est ordonnée par l'état-major de la Regia Aeronautica. En italien, *picchiatello* est synonyme d'extravagance, d'extraversion, voire de démençance !

[14] J. Barber dans C. Shores et alii, *Malta, the Hurricane years 1940-41*, London, Grub Street, 1987. Cit. p. 67.

office d'interprète. Il était un pilote très courageux et habile. [14] » Ces missions mettent en lumière un problème propre aux Italiens, à savoir un pourcentage élevé de bombes non explosées.

Un mois plus tard, le groupe est délocalisé à Lecce, sur le talon de la botte italienne, afin de participer à l'attaque contre la Grèce. La météo est épouvantable. À partir du 2 novembre, sous réserve de conditions favorables, les *Picchiatelli* agissent contre les objectifs logistiques et militaires grecs – ponts, aérodromes, carrefours, gares, ports, etc. –, notamment à Corfou, Ioannina, Florina ou près du lac de Prespa. Les missions s'avèrent périlleuses en raison du brouillard, du relief et surtout de l'artillerie antiaérienne légère. Le 21 décembre, dans le secteur de Tepeleni, deux appareils sont abattus, dont celui de Brezzi, vétéran des actions contre Malte. Au début de l'année 1941, le 97<sup>o</sup> B.a.T. prend ses quartiers à Lecce afin de remplacer son aîné envoyé sous d'autres latitudes. Au mois de mars, la 238<sup>a</sup> Sq. du *Capitano* Carlo Alberto Rizzi est transférée à Tirana, sous le commandement direct du *Comando Aeronautica dell'Albania*, pour soutenir au plus près les contre-offensives en préparation.

Junkers Ju 87 B-2 (WNR. 5763)

209<sup>a</sup> Squadriglia  
97<sup>o</sup> B.a.T  
Derna, Libye, août 1941







Un mois plus tard, la 208<sup>e</sup> Sq. du nouveau 101<sup>o</sup> Gruppo B.a.T., placée aux ordres du vaillant Capitano Carlos Bertuzzi, l'y rejoint, tandis qu'à Lecce, la 239<sup>e</sup> Sq. du Capitano Giuseppe Cenni reçoit le concours de la 209<sup>e</sup> Sq. commandée par le Capitano Antonio Romanese. Ces escadrilles de fraîche constitution ont besoin de se faire la main et de côtoyer des pilotes expérimentés.

Le 4 avril, les appareils de la 239<sup>e</sup> Sq. attaquent le port de Corfou, où ils coulent le torpilleur *Proussa* ainsi que le cargo *Sussana*, tous deux battant pavillon grec. Le printemps 1941 coïncide avec les opérations de conquête de la Yougoslavie, auxquelles l'unité de Cenni participe, avec le port de Kotor et l'aérodrome de Mostar comme principaux objectifs. Lorsque la campagne des Balkans se termine, le bilan de l'emploi des *Picchiatelli* est mitigé,

▲ Printemps 1941 : sur le terrain de Lecce Galatina, le Capitano Cenni (2<sup>e</sup> en partant de la droite) converse avec les équipages de la 239<sup>e</sup> du 97<sup>o</sup> Gruppo B.a.T. Un *Armiere* vérifie le bon fonctionnement de la MG 15 de 7,92 mm, tandis qu'une bombe de 250 kg est fixée en position ventrale.

en raison du nombre limité d'appareils disponibles, de la nature du théâtre des opérations et des conditions météorologiques.

Dans le même temps, lors de la valse des escadrilles de nouvelle constitution entre la mère patrie et l'Albanie, le 96<sup>o</sup> B.a.T. participe aux actions contre les convois navals destinés à ravitailler Malte, dont celui de l'opération « Excess ». Les 9 et 10 janvier, plusieurs *Stukas* du groupe agissent de concert avec leurs homologues du X. *Fliegerkorps*. Dans la matinée du 10, les croiseurs HMS *Bonaventure* et *Southampton* sont légèrement endommagés, alors que, vers 16h00, le porte-avions HMS *Illustrious* encaisse une bombe de 500 kg et plusieurs *near misses* [15] ; les *Picchiatelli* contribuent efficacement à la dérouté de l'escadre britannique, qui, cahin-caha, regagne ses bases.



À la fin du mois, le *Capitano* Ercolano Ercolani reçoit l'ordre de déplacer son groupe en Libye. Les appareils doivent subir des modifications afin d'être adaptés à ce nouveau front : filtres anti-sable, kit de survie pour les équipages, etc. Au mois d'avril, de nombreuses missions sont menées en coopération avec les Allemands contre Tobrouk et les colonnes motorisées britanniques. Dans le même temps, la 236<sup>e</sup> Sq. devient autonome à la fin de la première semaine d'avril, tandis que le reste du groupe, avec une poignée d'appareils, demeure à Derna à des fins d'encadrement. Il y est bientôt rejoint par la 237<sup>e</sup> Sq., devenue autonome elle aussi, du *Capitano* Cenni, qui prend ses quartiers en Libye à partir du 7 mai. Le 25, sept *Picchiattelli* attaquent un convoi au large de Marsa Luch, coulant le pétrolier *Helka* et endommageant gravement la canonnière HMS *Grimby*, achevée le lendemain par la *Luftwaffe*. Les missions s'enchaînent, avec leur lot inévitable de pertes ; de nombreuses missions sont menées de concert avec le I./St.G.1, sous escorte de Bf 109, de CR.42 et de G.50. Ces derniers sont tout particulièrement appréciés des pilotes de *Stuka*, qu'ils soient allemands ou italiens. En effet, ils suivent leurs protégés même pendant les phases de piqué et de reprise, lorsqu'ils sont les plus vulnérables, ce en raison de leur vitesse limitée. Le 29 juin, les pilotes de Cenni enregistrent un autre succès notable : c'est le destroyer australien HMAS *Waterhen*, cette fois, qui est achevé par le *Sergente Maggiore* Ennio Tarantola, futur « as » de la chasse, au large de Bardia. Au début du mois de juillet 1941, la 209<sup>e</sup> Sq. [16] du 97<sup>o</sup> B.a.T. arrive en renfort et relève la 239<sup>e</sup> Sq. en première ligne. Le 29 juillet, deux transports sont attaqués au large de Sidi Barrani par une vague de *Stukas* italo-allemands, qui en coule un et qui endommage l'autre gravement. Interceptés par des P-40 sud-africains, les assaillants déplorent la perte de deux avions, dont un italien. Le même jour, cinq appareils de la 239<sup>e</sup> Sq. sont envoyés dans le secteur de Benghazi afin d'y couler un sous-marin, en l'occurrence le HMS *Cachalot*. Le *Tenente* Vladimiro De Nunzio déclare avoir touché le



▲ Vol de *Picchiattelli* au-dessus de l'Albanie au printemps 1941. En bas : Magnifique cliché, pris depuis le poste du mitrailleur, des effets d'une attaque d'un *Picchiattello* sur une position grecque au mois d'avril 1941.

submersible, qui est ensuite coulé par le torpilleur *Achille Papa*. Le 14 septembre, l'escadrille du *Capitano* Marco Romanese est victime d'une grave mésaventure qui a pour conséquence une mise au chômage technique pendant deux mois : suite à une succession de malentendus et de changements de base, pas moins de 11 *Picchiattelli* se perdent et doivent accomplir un atterrissage de fortune... en territoire ennemi ! Une poignée d'hommes parvient à échapper à la capture, mais au moins un appareil tombe intact entre les mains ennemies.

Il faut attendre la fin de l'année pour que les premiers renforts arrivent, grâce à une demi-douzaine de machines cédées par le 101<sup>o</sup> B.a.T. À la même époque, la 239<sup>e</sup> Sq. fait le yo-yo entre la Sicile et la Libye. Au début du mois de décembre, elle entre à nouveau en action, déplorant la perte de trois *Stukas* le 5 décembre, autour de Bir el-Gobi, tandis que la 209<sup>e</sup> Sq. en perd un le 13 décembre (celui du commandant, le *Capitano* Giacomo Ragazzini, capturé avec son mitrailleur) et un autre le lendemain. Les missions sont de plus en plus délicates du fait du volume de feu déployé par les troupes au sol, largement pourvues en DCA, et des escadrilles de chasse équipées d'appareils

performants. Alors que l'opération « Crusader » bat son plein, les derniers *Picchiattelli* africains sont sollicités au maximum de leurs possibilités. Bien que vulnérables, ils se défendent bec et ongles, comme lors du raid mené le 1<sup>er</sup> janvier 1942 par 16 *Stukas*, dont trois de la 209<sup>e</sup> Sq. Ils sont interceptés dans le secteur d'Agadabia par le No. 3 (RAAF) Squadron équipé de Kittyhawk de fraîche livraison. Tous les appareils italiens sont endommagés, mais l'*Aviere Scelto Motorista* Balbiani, qui fait office de mitrailleur à bord du *Stuka* du *Tenente* Manlio Quarantelli, envoie au tapis le Squadron Leader Chapman, qui est contraint d'évacuer son chasseur. À la fin du mois de mars 1942, l'escadrille rentre en Italie pour être réorganisée. Ce départ signe l'arrêt de la présence des *Picchiattelli* en Afrique du Nord. Déjà, à la fin de l'année 1941, la 236<sup>e</sup> Sq. avait perçu des CR.42 AS « Bombe Alari » pour remplacer ses montures allemandes.

[15] Littéralement, des « coups manqués rapprochés », qui peuvent endommager plus ou moins gravement un navire.

[16] Devient *Autonoma* le 9 août 1941.





## LE BAROUD D'HONNEUR DES TUFFATORI

Depuis l'été 1941, le 101<sup>o</sup> *B.a.T.* enchaîne des missions nocturnes sur Malte, sporadiques et sans grand succès. La nécessité d'agir de nuit est dictée par la présence de la chasse ennemie, au détriment bien sûr de la précision. Les engagements diurnes contre les convois britanniques ne sont pas « mieux payés », en dépit des revendications des pilotes, comme les 23 et 24 juillet 1941 lors de l'opération « Substance » ; en cette occasion, ce sont les *Aerosiluranti* qui tirent leur épingle du jeu en coulant le destroyer HMS *Fearless* et en endommageant le croiseur HMS *Manchester*, ainsi que les destroyers *Fury*, *Firedrake* et *Wivern*. À la fin de l'année 1941, le groupe s'en retourne en Lombardie, cédant ses meilleurs appareils à la 209<sup>e</sup> *Sq.* et conservant les autres. En attendant, les increvables CR.42 « Bombe Alari » lui sont alloués.

Dans le même temps, les chefs de la Regia Aeronautica entérinent la constitution d'une nouvelle unité, le 102<sup>o</sup> *Gruppo Tuffatori*, dénomination qui remplace officiellement le *Bombardamento a Tuffo* depuis le 20 février 1942. Avec le 101<sup>o</sup>, il doit former le

5<sup>o</sup> *Stormo Tuffatori*. Ces derniers sont respectivement créés les 1<sup>er</sup> et 5 mai. Le 102<sup>o</sup> GT est placé sous la férule de Giuseppe Cenni (209<sup>e</sup> et 239<sup>e</sup> *Sq.*), avec 14 *Picchiatelli* (18 selon d'autres sources). Le nouveau groupe connaît son baptême du feu lors d'une action nocturne sur Malte, le 29 mai, avant de participer aux attaques contre les convois « Harpoon » et « Vigourous » à la mi-juin. En dépit des déclarations des pilotes transalpins, aucune unité britannique ne déplore de dégâts sérieux liés à leurs attaques, contrairement à celles des *Aerosiluranti*, qui coulent quatre cargos, deux destroyers et endommagent trois croiseurs, un cuirassé et un porte-avions ! Rebelote lors de « Pedestal » un mois plus tard. Le 13 août, neuf *Picchiatelli* se jettent sans succès sur le convoi britannique. En revanche, deux appareils sont détruits, dont celui du *Sergente Maggiore* Oscar Raimondo, qui s'écrase contre les flancs du pétrolier *Ohio*. Le 15 août, une nouvelle action n'a pas davantage de succès et coûte la perte de l'appareil du *Capitano* Antonio Cumbat, dont l'équipage peut être récupéré quelques heures plus tard. Là encore, l'efficacité est du côté des avions-torpilleurs, dont les pertes sont lourdes. Ainsi, les efforts déployés et les risques pris sont loin d'être productifs ; il n'en reste pas moins que les missions usent les hommes et les machines, dont l'efficacité se réduit de jour en jour. Les objectifs maltais demeurent la priorité, en dépit des difficultés inhérentes aux missions nocturnes. Afin de déjouer la chasse adverse, les Italiens adoptent le *Servizio Alfa*, qui consiste en l'interception des conversations radio des pilotes britanniques : lorsque ceux-ci annoncent la prise en chasse d'un appareil italien, un message codé est immédiatement envoyé à l'équipage concerné, qui accomplit dans la seconde une manœuvre d'évasion. À la fin du mois d'octobre, et malgré la cession de sept appareils allemands dans un état lamentable, aucun *Stuka* n'est plus en mesure de prendre part à une quelconque action de guerre. Le 102<sup>o</sup> GT reste l'arme au pied en attendant de recevoir les nouveaux Reggiane Re.2002, aussi désignés Ariete II. Face à la pénurie de moteurs allemands et aux difficultés d'approvisionnement en nouveaux modèles de *Stuka*, l'industrie aéronautique italienne tente tant bien que mal de produire un appareil de substitution : S.89, CANSA FC.20, Ca.355 « Tuffo », Ro.57 bis, Breda 201, les échecs sont patents ! Il faut donc se rabattre sur le petit avion de la Reggiane, pour lequel une première commande de 200 exemplaires est passée le 10 septembre 1941 en tant qu'intercepteurs. Mais la transformation en chasseur-bombardier est longue et mal aisée ; l'avion doit équiper les 101<sup>o</sup> et 102<sup>o</sup> GT qui attendent sur la péninsule, tandis qu'un 103<sup>o</sup> GT est créé le 1<sup>er</sup> février 1943 afin d'accueillir les 50 derniers *Stukas* promis par Berlin en 1941. Grâce aux appareils cédés par les deux autres groupes, une fois révisés et remis à neuf, les pilotes des 207<sup>e</sup> et 237<sup>e</sup> *Sq.* effectuent un cycle d'instruction avant de prendre livraison des 15 premiers Junkers Ju 87D-3. Leur nombre va culminer à 33 exemplaires à la mi-mai, date du transfert de l'unité sur l'aérodrome de Decimomannu, en Sardaigne. Mais à peine arrivés sur place, ils sont victimes d'une attaque aérienne qui n'en

▲ Chargement de bombes de 50 et 250 kg sous les ailes et le ventre d'un *Picchiatello* !





épargne qu'une demi-douzaine ! L'unité est réduite à six machines en état de vol. Moins d'un mois plus tard, elle sera engagée pour contrer l'opération amphibie alliée visant la Sicile.

Le 9 juillet, dans la précipitation, le 121° Gruppo Autonomo Tuffatori (206° et 216° Sq.) est mis sur pied grâce aux appareils récupérés au sein du 1° Nucleo Addestramento Tuffatori afin d'épauler son aînée. Les missions quasiment suicidaires contre la formidable armada alliée permettent de couler le cargo *Ocean Peace*, qui est à mettre au crédit du *Sergente Maggiore* Oberdan Naccari le 12 juillet. L'affaire coûte cependant trois appareils à la 237° Sq. Le lendemain, la 216° Sq. concède pour

▲ Pilotes du 102° Gruppo Tuffatori en Calabre, peu avant le débarquement allié en Sicile. Tous les Re.2002 sont peints en vert sombre, caractéristique de l'avionneur d'Emilie-Romagne. (Melotti)

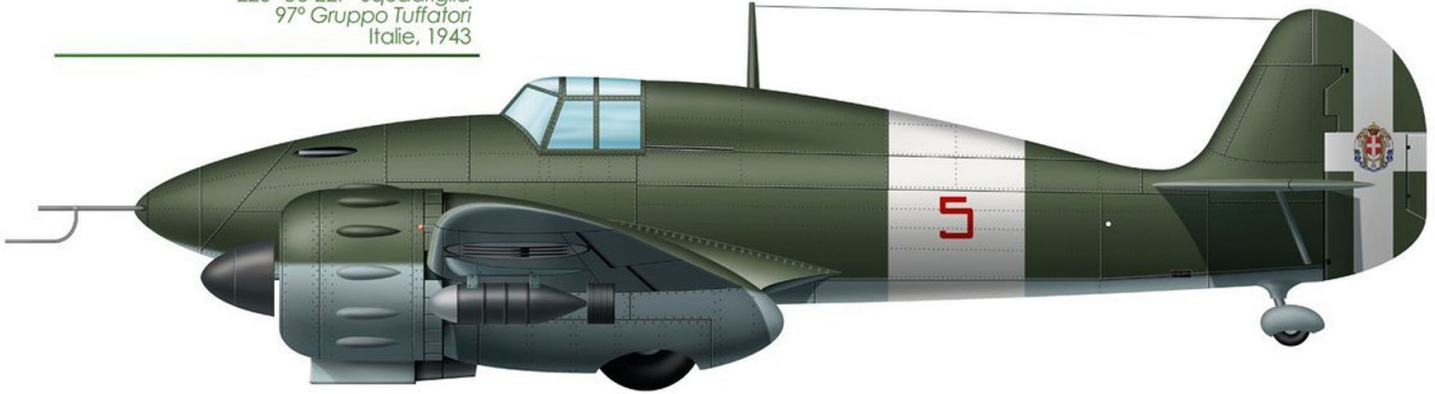
sa part sept avions lorsqu'elle attaque, sans escorte, la rade d'Augusta ; il s'agissait de la première mission de guerre des jeunes pilotes menés par le *Capitano* Piero Pergoli. Un carnage. À la fin du mois d'août, après avoir participé à des actions nocturnes contre les forces navales ennemies, les derniers *Picchiattelli* du 121° GAT seront envoyés en Sardaigne, où ils vont être surpris par l'annonce de l'armistice le 8 septembre.

Mais les bombardiers allemands à la Croix de Savoie ne sont pas les seuls à tenter de s'opposer courageusement à leur adversaire. Depuis le 18 décembre 1942, les 101° et 102° GT ont progressivement pris possession de leurs Re.2002, après une instruction menée sur quantité de modèles différents. Il s'agit d'un appareil aux dimensions réduites, propulsé par un moteur Piaggio P. XIX RC 45 en étoile de 1 175 cv, lui accordant une vitesse maximale de 530 km/h. Il peut emporter 650 kg de charge utile grâce à des attaches centrales et alaires. Enfin, il est armé de deux SAFAT de 12,7 mm dans le nez et de deux autres de 7,7 mm dans les ailes. Même si cet appareil est dépassé et truffé de défauts, il représente néanmoins un certain progrès par rapport aux vieux « coucous » dont les pilotes disposaient jusque-là.

Le 20 avril 1943, le 5° Stormo Tuffatori prend le nom de 5° Stormo d'Assalto ; un mois plus tard, les deux escadrilles du 102° GT se trouvent sur l'aérodrome de Tarquinia, avec 25 appareils. Dans le même temps, le 101° GT poursuit son instruction à Lonate. Le 10 juillet, le 5° Stormo d'Assalto est au complet sur la base de Crotona, en Calabre. Il ne compte pourtant que 32 appareils, aux ordres du *Colonnello* Guido Nobili, un « as » de la guerre d'Espagne âgé de 35 ans seulement. À 19h15, ce 10 juillet, il mène la première attaque. Il traverse la baie d'Augusta, puis se dirige au large d'Avola, région où l'on produit un merveilleux vin rouge.

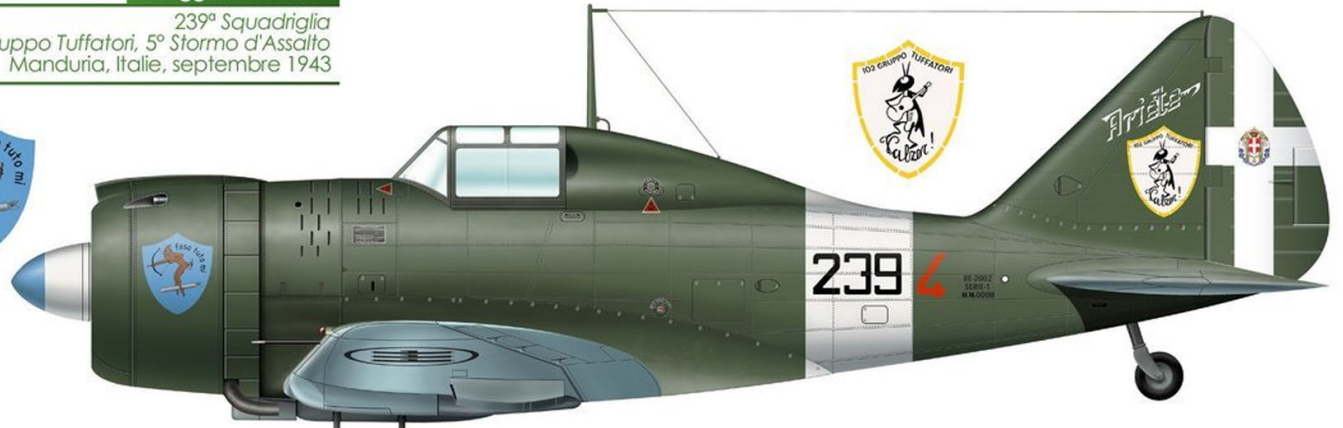
**IMAM Ro.57bis**

226° ou 227° Squadriglia  
97° Gruppo Tuffatori  
Italie, 1943



**Reggiane Re.2002**

239° Squadriglia  
102° Gruppo Tuffatori, 5° Stormo d'Assalto  
Manduria, Italie, septembre 1943







Une fois de plus, dans sa longue et riche histoire, la Sicile est envahie. Il est difficile d'imaginer ce qu'ont pu ressentir ces neuf pilotes italiens, isolés au milieu d'un maelström de navires, de troupes et d'avions ennemis. Nobili mène une patrouille de quatre appareils ; le *Maggiore* Cenni guide les cinq autres. Le commandant du *Stormo* aurait dit à ses hommes avant le décollage : « nous devons mettre nos bombes dans les cheminées des navires, avec nos propres mains s'il le faut. » [17] Il se lance le premier au milieu du feu de la DCA navale, suivi de ses hommes. La première action de guerre des Re.2002 se solde par la mise hors de combat du navire-hôpital *Talamba*, probablement un dommage collatéral, mais aussi par la disparition de Guido Nobili lui-même, dont l'appareil en flammes s'empêtre dans les câbles de ballons captifs, et de deux autres avions abattus par les Spitfire, tandis qu'un troisième est endommagé. Cenni le remplace à la tête du 5° *Stormo d'Assalto*. Dès le lendemain, il exécute une première attaque en matinée contre la tête de pont britannique de Syracuse, puis une seconde l'après-midi : une barge est incendiée et un

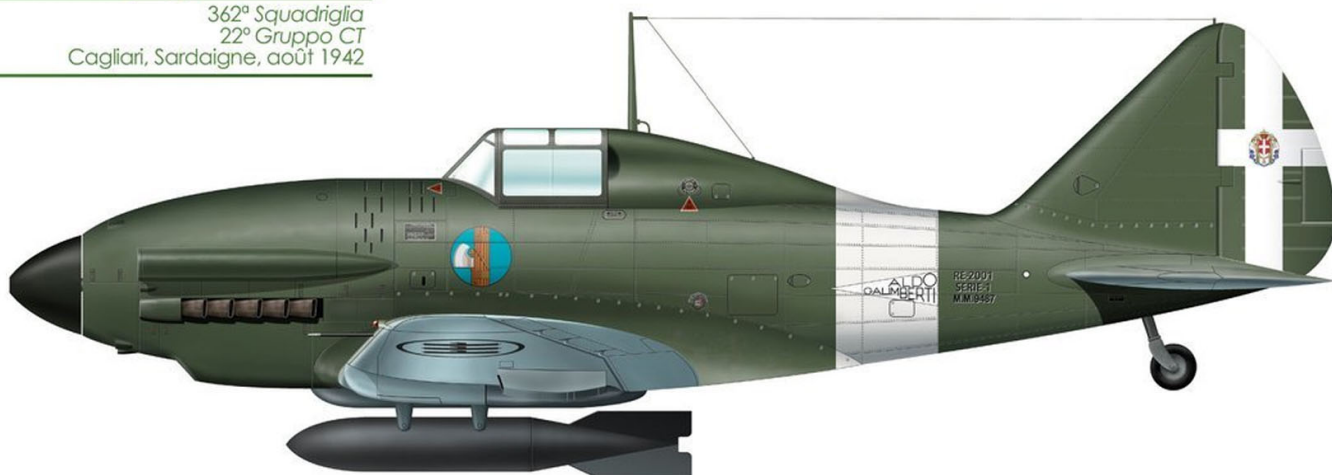
▲ Tarquinia, juin 1943.  
Ces Re.2002 de la 239° *Squadriglia* du 102° *Gruppo Tuffatori* s'apprêtent à décoller pour une mission de routine.

cargo néerlandais endommagé, le *Baarn*, qui devra être sabordé en raison des dommages subis. Mais les Spitfire du No. 111 *Squadron* montent la garde et abattent trois des assaillants, qui se défendent comme des diables, tant et si bien que le *Squadron Leader* Hill est contraint à un atterrissage forcé après avoir été touché par le *Sergente Maggiore* Bruno Melotti.

Les missions s'enchaînent, et les pilotes savent qu'ils sont en sursis, tant la disproportion des forces est immense. Cela n'entame en rien leur moral, contrairement aux troupes au sol, dont la combativité est aléatoire. L'après-midi du 12 juillet, onze Re.2002 agissent dans le secteur de Catane, attaquant les objectifs ennemis à l'aide de bombes de 100 kg. Agacés par ces « moustiques », les Anglo-Américains prennent les choses en main et envoient leurs quadrimoteurs bombarder les bases de Crotone, Reggio de Calabre et Vibo Valentia : le 50° *Stormo d'Assalto* perd plus de la moitié de ses appareils, alors que plusieurs Re.2002 du 5° *Stormo* sont eux aussi détruits ou endommagés. Ce *carpet bombing* du 13 juillet est un véritable coup de Jarnac, qui oblige

#### Reggiane Re.2001 GV

362° *Squadriglia*  
22° *Gruppo CT*  
Cagliari, Sardaigne, août 1942





les avions encore efficaces à la délocalisation sur les pistes de Manduria et Botricello.

Peu de temps avant le bombardement, six appareils du 102° GT et cinq du 101° GT avaient attaqué les navires alliés et revendiqué plusieurs coups au but ou rapprochés contre le cuirassé HMS *Nelson*. Les sources britanniques infirment les revendications italiennes, mais des doutes subsistent, puisque le cuirassé se rend à Malte le lendemain et que, selon des « bruits de couloir », trois *near misses* l'auraient bien « secoué » [18]. Le cargo *Timothy Pickering* est quant à lui coulé, mais la réaction de la chasse coûte deux appareils aux Italiens, plus un autre endommagé. Les rapports des pilotes alliés montrent clairement qu'ils sont incapables d'identifier le Re.2002, totalement inconnu, le confondant avec le C.200 ou le G.50. C'est le cas du *Squadron Leader* et as Evan Mackie, « patron » du No. 243 *Squadron* néo-zélandais, qui rapporte : « Nous sommes à 10 ou 15 miles au nord d'Augusta et nous volons pour intercepter ces appareils au maximum de notre vitesse ; nous sommes à 5 miles lorsqu'ils plongent, attaquent les croiseurs et repartent vers Catane. Nous les pourchassons. Après quelques manœuvres, je suis dans la queue de l'un d'entre eux, identifié comme Macchi 200, me rapproche jusqu'à 100 yards et faisant feu de mes canons et mitrailleuses. Des débris se détachent, et l'appareil commence à cracher de la fumée noire et blanche. L'aile droite est presque détruite. Je vois l'ennemi s'écraser en mer [19]. » Durant le *dogfight*, un Spitfire est touché, mais peut regagner sa base.

Pour combler leurs pertes, les Italiens doivent aller récupérer les nouveaux appareils qui sortent au compte-gouttes des chaînes de montage. L'activité opérationnelle décline *de facto*, mais ne cesse pas. Le 19 juillet, 15 Re.2002 des 208<sup>e</sup> et 238<sup>e</sup> Sq. parviennent au nord-ouest d'Augusta, escortés par des C.202 et des Bf 109. Le piqué est violent, tout autant que la réaction de la chasse adverse et de la DCA. Pas moins de six Ariete II succombent sous les coups des Spitfire, dont le *Capitano* Gino Priolo, qui parvient à endommager l'un d'entre eux. Après Guido Nobili, c'est un autre personnage charismatique qui disparaît. Les survivants déclarent avoir placé leurs bombes sur un transatlantique et un cargo ; il s'agit probablement du *Fort Pelly* de 7 100 t. D'autres navires sont attribués, selon les sources, parfois discordantes sur les dates et les lieux, aux attaques des petits Reggiane, comme le *Liberty Ship Ocean Virtue* ou le *Fishpool*.

Après une pause forcée, les missions reprennent à partir du début du mois d'août. Le 4, neuf Re.2002 protégés par sept C.202 mitraillent et bombardent la route et le pont ferroviaire à l'est de Cefalù. Le 13, une action identique est menée dans les alentours

[17] G. Nobili dans N. Malizia, op. cit. p. 232.

[18] Selon E. Cemuschi, *Malta 1940-1943, La storia inconfessabile*, Vicenza, Éd. Edibus, 2015.

[19] E. Mackie dans M. Avery & C. Shores, *Spitfire leader*, London, Grub Street, 1999. Cit. p. 102.

[20] Mussolini est mis en minorité et destitué le 25 juillet. Dès cette date, les symboles fascistes sont censés disparaître des forces armées italiennes.

de Messine, avec des bombes antipersonnel de 12 kg. Le 3 septembre, l'armée alliée débarque sur les côtes calabraises. Dix avions partent de Manduria pour une première action, pendant laquelle ils prennent pour cible les troupes alliées ; étrangement, le ciel est vide de chasseurs adverses, permettant ainsi aux Italiens de s'en tirer à bon compte. Ce même jour, un armistice est conclu secrètement à Cassibile entre le général Castellano, représentant le gouvernement de Badoglio [20], et le général Eisenhower. Les combattants italiens l'ignorent ; il doit être annoncé, selon les accords, le 8 septembre seulement. Alors que la guerre est virtuellement terminée pour l'Italie, les pilotes poursuivent le combat. Le 4 septembre 1943, neuf appareils du 101° GT et trois du 102° GT décollent à 11h25 de Manduria sous le commandement de Giuseppe Cenni. L'objectif est la tête de pont ennemie, entre Reggio de Calabre et Villa San Giovanni. Quatre barges de débarquement sont incendiées et les positions ennemies copieusement mitraillées, mais, contrairement à l'action de la veille, les terribles Spitfire *Mk. IX* montent la garde. L'escorte, assurée par le 4° *Stormo CT*, perd les *Tuffatori* de vue, qui sont vite pris en chasse. Cenni le sera par quatre chasseurs, qui le harcèlent. Son ailier, le *Sergente Maggiore* Dagnino, ne parvient pas à le dégager. Cenni est abattu, et son appareil s'écrase dans un ravin du massif de l'Aspromonte ; la disparition de ce remarquable pilote de 28 ans est symptomatique de l'inanité des sacrifices consentis à cette date, puisque l'Italie n'est plus en guerre. Outre le commandant du 5° *Stormo d'Assalto*, deux autres pilotes sont envoyés au tapis ce jour-là, le *Tenente* Renato Moglia (tué) et le *Sergente Maggiore* Walter Banfi, qui est crédité de deux Spitfire endommagés. Le 8 septembre, le 101° GT aligne douze Re.2002 et le 102° GT douze autres, tout au moins en théorie, car la plupart ne sont pas en état de voler. Pour les Italiens, la guerre se termine comme elle avait commencé : dans la pénurie.

## PARENTS PAUVRES

En trois années de conflit, aucune spécialité n'a été aussi mal lotie au sein de la Regia Aeronautica que la *Caccia d'Assalto*. L'improvisation a été la règle absolue, souvent en dépit du bon sens. Contraints de faire beaucoup avec rien, les pilotes n'ont pu tirer leur épingle du jeu que grâce à leurs qualités intrinsèques. Les performances ont été certes modestes, surtout si on les compare à celles des Allemands ou de leurs adversaires, largement pourvus de matériel moderne et efficace, constamment au top du progrès technique, valorisé par une instruction soignée du personnel.

Et, comme toujours, ce sont les hommes qui ont payé, au prix du sang, l'addition de l'incompétence et du clientélisme propres au complexe militaro-industriel de l'Italie fasciste. ■

▼ Belle étude d'un Re.2001 GV, « Galimberti-Vaccari », équipé de sa bombe antinavire de 630 kg !

