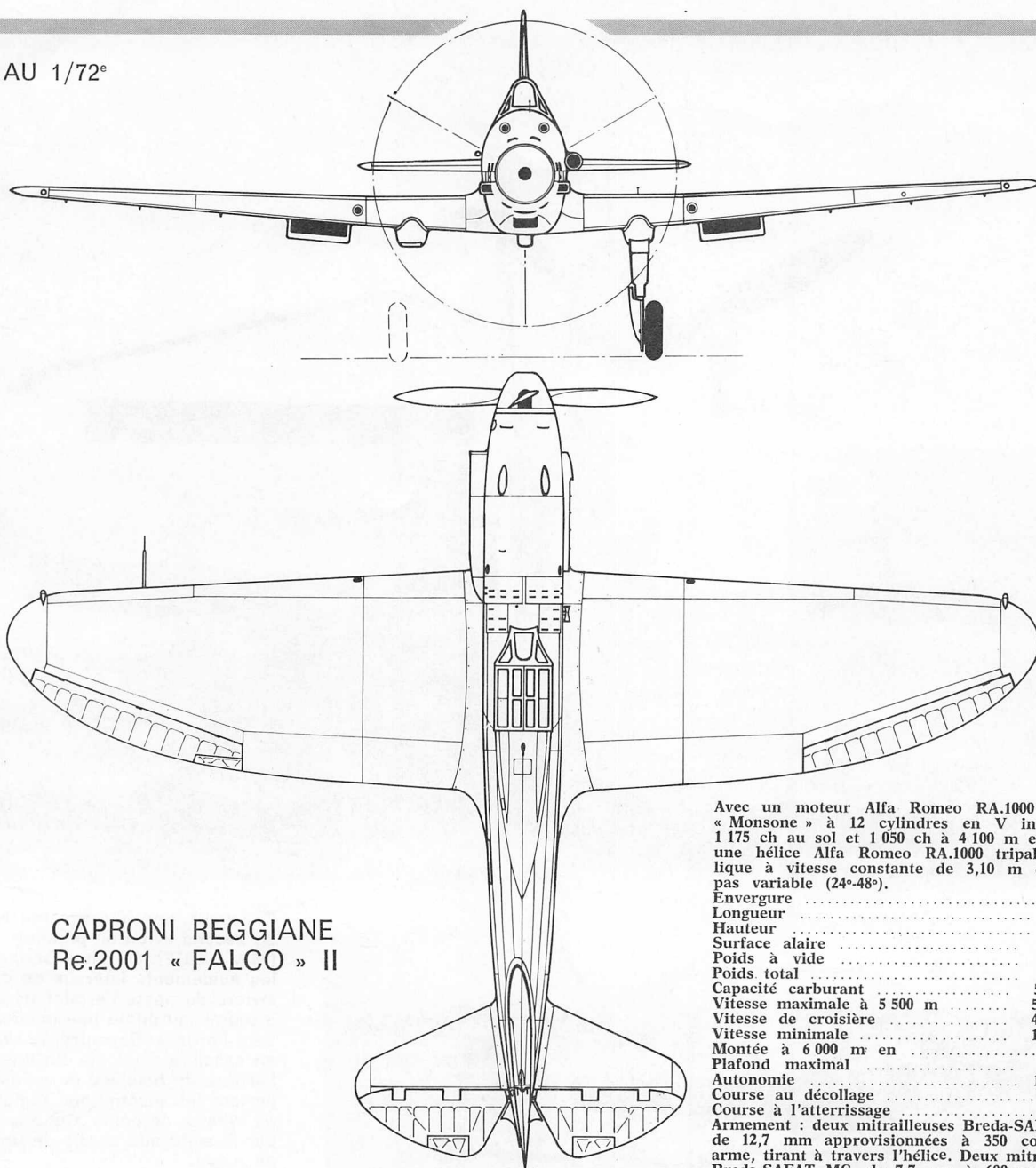


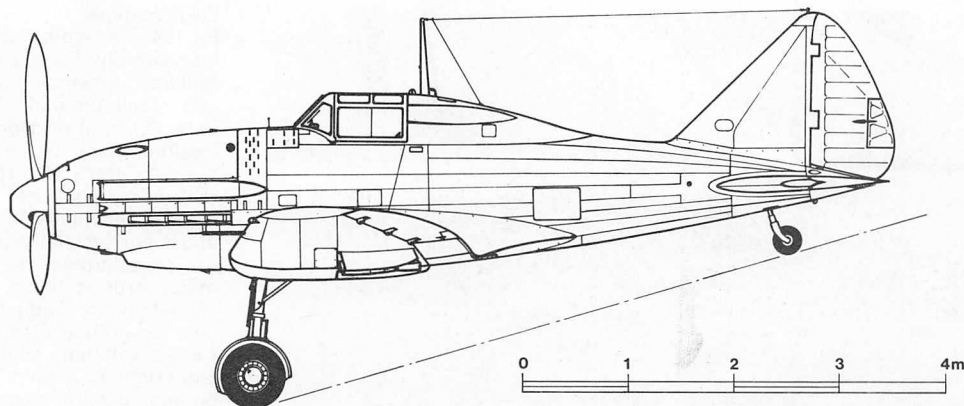
PLAN AU 1/72°



CAPRONI REGGIANE
Re.2001 « FALCO » II

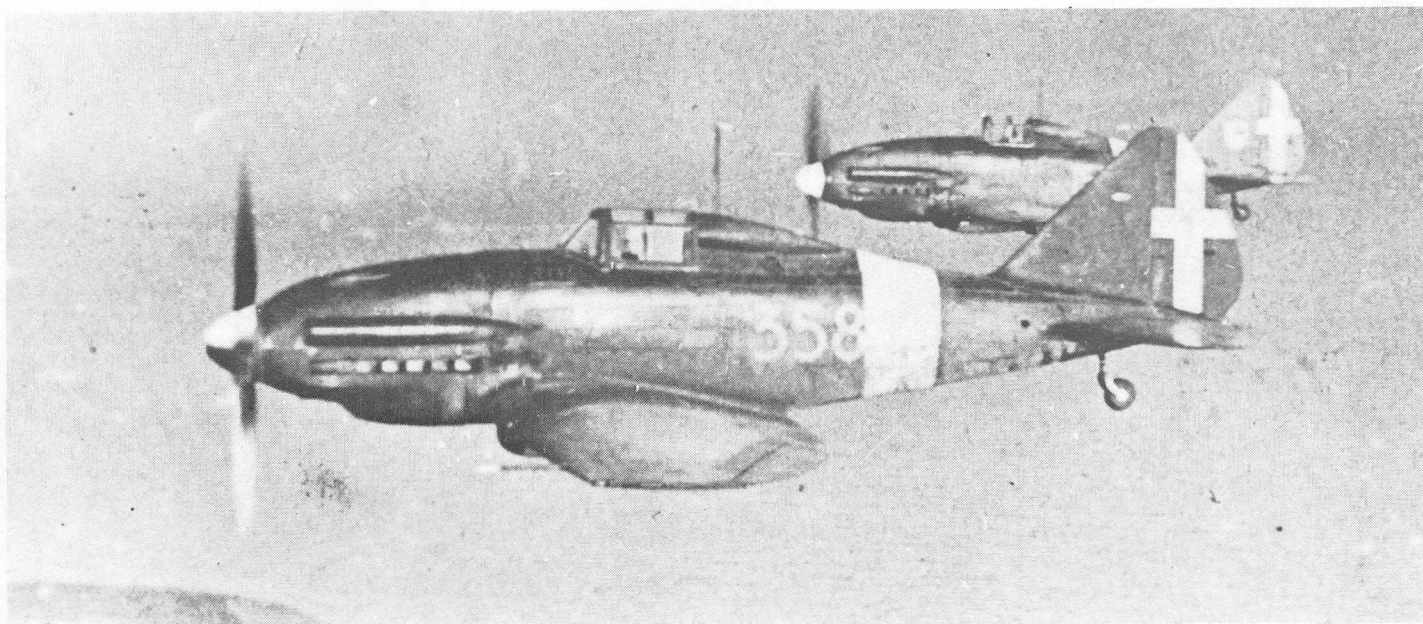
Avec un moteur Alfa Romeo RA.1000 RC.41Ia « Monsone » à 12 cylindres en V inversé de 1 175 ch au sol et 1 050 ch à 4 100 m entraînant une hélice Alfa Romeo RA.1000 tripale métallique à vitesse constante de 3,10 m de Ø et pas variable (24°-48°).

Envergure	11 m
Longueur	8,36 m
Hauteur	3,15 m
Surface alaire	20,40 m²
Poids à vide	2 460 kg
Poids total	3 240 kg
Capacité carburant	544 litres
Vitesse maximale à 5 500 m	545 km/h
Vitesse de croisière	469 km/h
Vitesse minimale	120 km/h
Montée à 6 000 m en	7'59"
Plafond maximal	11 000 m
Autonomie	1 040 km
Course au décollage	168 m
Course à l'atterrissage	255 m
Armement : deux mitrailleuses Breda-SAFAT MC. de 12,7 mm approvisionnées à 350 coups par arme, tirant à travers l'hélice. Deux mitrailleuses Breda-SAFAT MC. de 7,7 mm à 600 coups chacune montées dans les ailes. Attache pour bombe ventrale de 100, 160 ou 250 kg.	

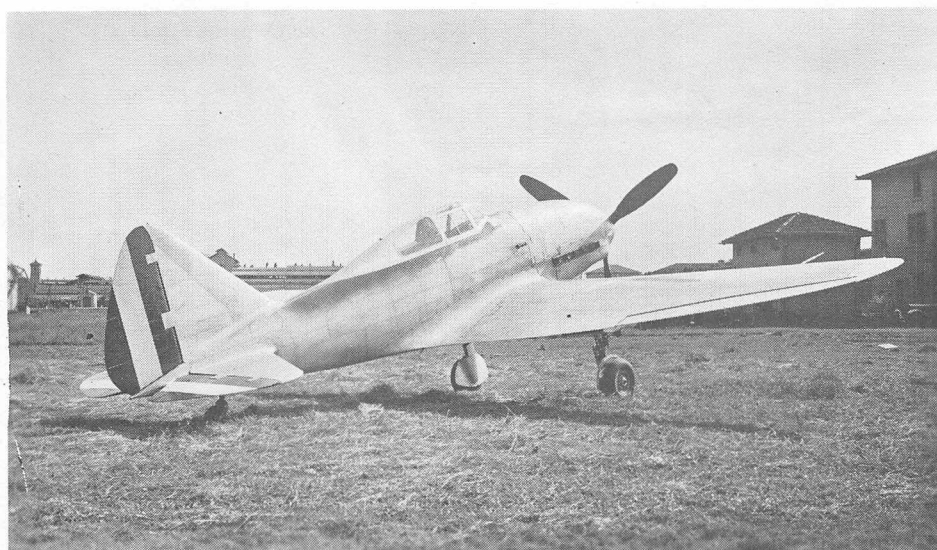
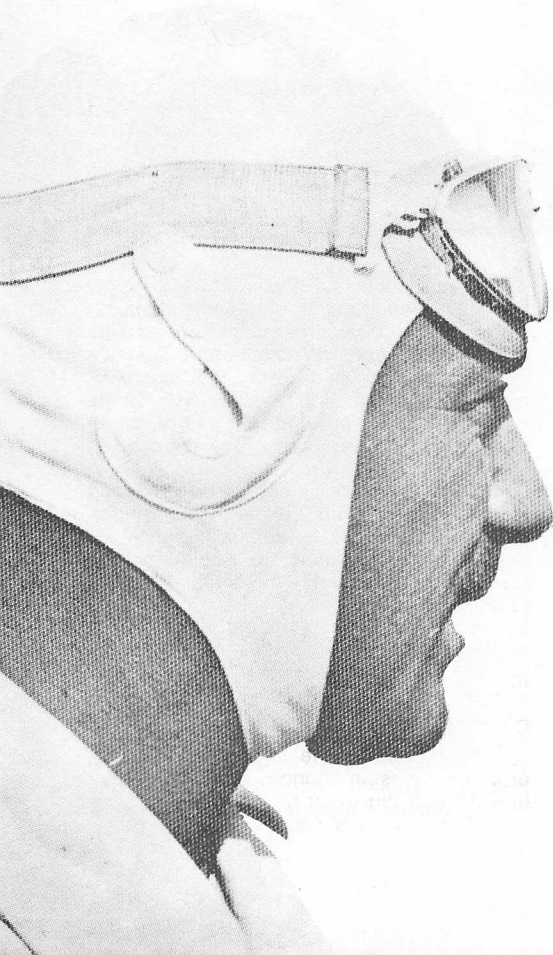


Picard
75

REGGIANE Re.2001 «FALCO» II



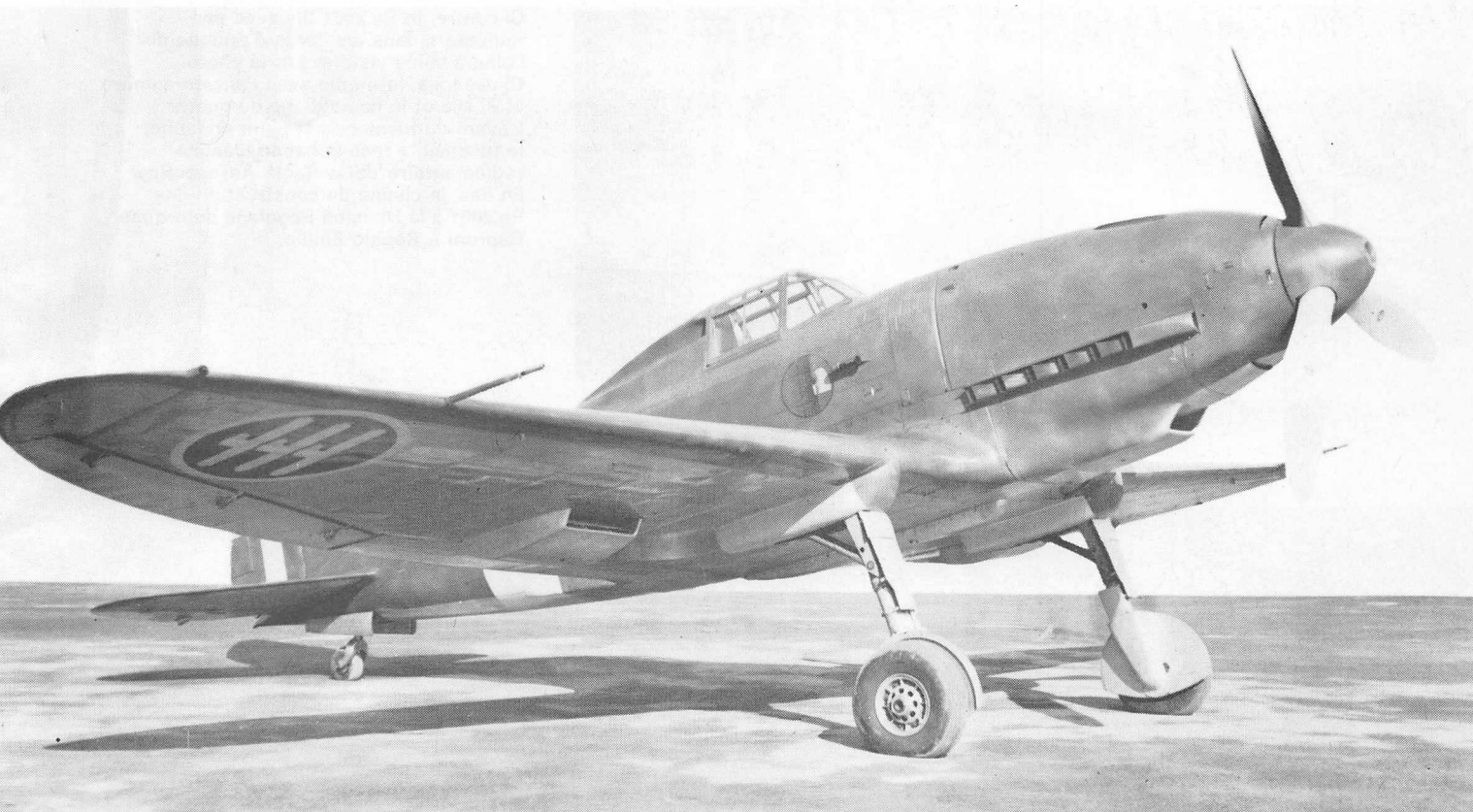
Tandis que la Regia Aeronautica, l'aviation royale italienne, semblait très satisfaite de ce que l'on appelait les chasseurs de la « Série 5 », dont le Fiat G.50 « Freccia » et le Macchi C.200 « Saetta » équipés du moteur en étoile Fiat A.74 RC.38 refroidi par air étaient les représentants, les ingénieurs d'études commencèrent à trouver bien triste de ne pouvoir marier un moteur de nouvelle génération aux cellules monoplanes modernes entièrement métalliques et dotées de trains escamotables.



La « mécanique » des moteurs de Fiat était parfaitement sûre et, comme allaient le prouver les chasseurs Grumman, le « Corsair » de Chance-Vought, le P-47 de Republic et le Fw 190 de Focke-Wulf, la formule de son refroidissement par air s'avérait valable, mais ce G.M.P. ne permettait en rien de tirer la quintessence des performances permises par les cellules, ceci en raison de sa puissance très modeste.

DEVELOPPEMENT

Parce qu'à l'étranger volaient déjà des chasseurs de formule très proche mais tirés par des moteurs refroidis par liquides et plus performants (c'était le cas du Messerschmitt 109, du Heinkel 100/113 et, bien sûr, du « Spitfire » britannique), les concepteurs italiens commencèrent à développer la « Série 1-2 » : appellation officielle née à partir du dernier nombre de la désignation officielle des chasseurs les plus



A gauche en haut, deux « Falco » II du 2° Gruppo (2° Stormo) en vol d'opérations, l'avion du premier plan appartenant à la 358° squadriglia et le second à la 150° : en bas, le Comte Scapinelli, pilote d'essais qui devait se tuer sur un autre chasseur Reggiane et le prototype MM.409 à sa sortie de l'atelier de Reggio Emilia ; notez le drapeau peint sur le gouvernail de profondeur. Ci-dessus, le second prototype avec le nouveau capot moteur et la verrière modifiée. L'avion porte le camouflage de guerre vert olive foncé, les pales d'hélices sont métal vers l'avant et noires mat sur la face visible du poste de pilotage.

représentatifs de cette génération. Dans cette tâche œuvrèrent particulièrement Giuseppe Gabrielli chez Fiat, Mario Castoldi à la Macchi, Roberto G. Longhi chez Caproni-Reggiane et l'ingénieur Riparbelli, le continuateur de l'œuvre du lieutenant Fabrizi du corps des ingénieurs aéronautiques militaires qui travaillait pour Caproni-Vizzola.

L'ingénieur Gabrielli créa le Fiat G.50V qui ne fut pas produit, Castoldi réalisa le C.202 « Folgore » bien connu, Riparbelli développa le F.4 malchanceux et Longhi dirigea le développement de son Re.2001.

Le Re.2001 « Falco » II, un nom très populaire en Italie puisque porté par le Fiat CR.42, le Re.2000, le CANSA V.6B « Falchetto » et, après guerre par les Frati-Aviemilano F-8 « Falco » et F-8L « Super Falco » dérivait directement du Re.2000 dont la numérotation signifiait l'an 2000 ou XXI^e siècle pour indiquer le caractère très avancé de cet avion.

Le bureau d'études de Reggiane commença le développement, en juillet 1939, d'une version à moteur refroidi par liquide du Re.2000, et ce après l'achat à l'Allemagne d'un moteur Daimler-Benz DB-601 A-1 de 1175 chevaux. Le prototype, Matricola Militare 409, ressemblait beaucoup à son frère aîné Re.2000 « Falco » mais en différait par son bâti moteur, ses capotages et naturellement par un dessin différent de la section avant du fuselage. De conception nouvelle également, la verrière de la cabine de pilotage et des radiateurs en intrados d'ailes. La fameuse « ala diffusa » du Re.2000,

c'est-à-dire une aile « éployée » multilongeron due au talent de Longhi, fut maintenue sans modifications notables sur le « Falco » II, pas même en ce qui concernait les réservoirs intégraux de carburant qui ne furent jamais appréciés par la Regia Aeronautica.

Le Re.2001 fut le premier chasseur de cette nouvelle génération à être prêt à subir des essais en vol, le prototype étant assemblé avant la déclaration de guerre entre l'Italie et la France et effectuant son premier roulage le 10 juillet 1940 à l'usine de Reggio Emilia. Le 13 de ce mois, ou quelques jours plus tard selon d'autres sources, la machine effectua son premier vol aux mains du lieutenant-colonel Pietro Scapinelli, Comte de Leguigno, pilote d'essais bien connu et chef des essais en vol de la firme Reggiane. Peu après, toujours en juillet, vola également le F.4 de Caproni-Vizzola puis, le 10 août, le prototype du Macchi C.202 « Folgore ». La veille, le 9, le Re.2001 MM.409 avait été transféré au 1^{er} Centro Sperimentale de Guidonia près de Rome, après un léger chantier de modifications des capots moteurs. L'avion reçut alors des attributs guerriers : insigne et camouflage vert olive foncé uni.

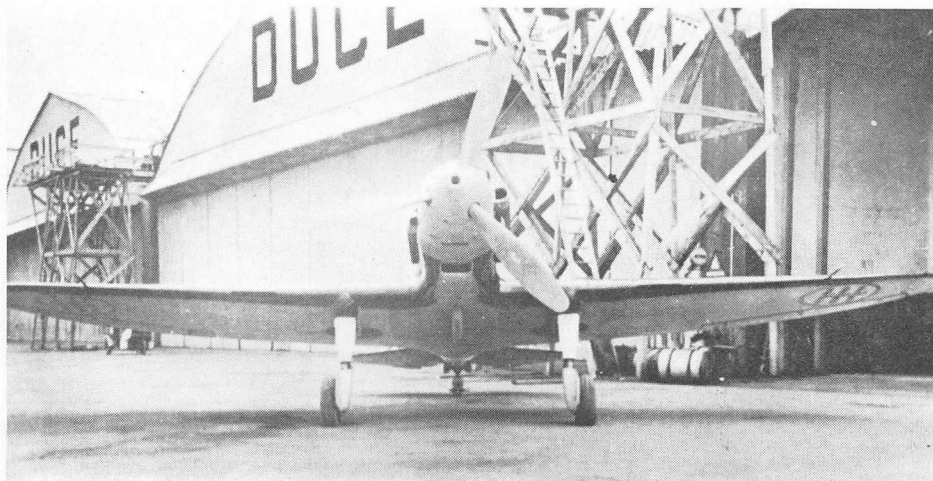
Grâce à sa puissance confortable, à son armement limité à deux 12,7 mm et à sa verrière aérodynamique, le Re.2001 atteignit une vitesse horizontale, à 5 740 m, excédant 563 km/h. Cette performance, peu saisissante comparée à celles des avions étrangers de classe identique, était cependant excellente et fut considérée très fa-

vorablement par le S.M.R.A. qui était le QG de la Regia Aeronautica. Ce service, sur la demande de la Direzione Generale delle Costruzioni, pria la Reggiane de concevoir une nouvelle voilure trilongeron dotée de réservoirs blindés pour remplacer celle à cinq longerons incluant des réservoirs intégraux, de même qu'un nouvel arceau de sécurité derrière le siège pilote avec suppression des vitres latérales arrières.

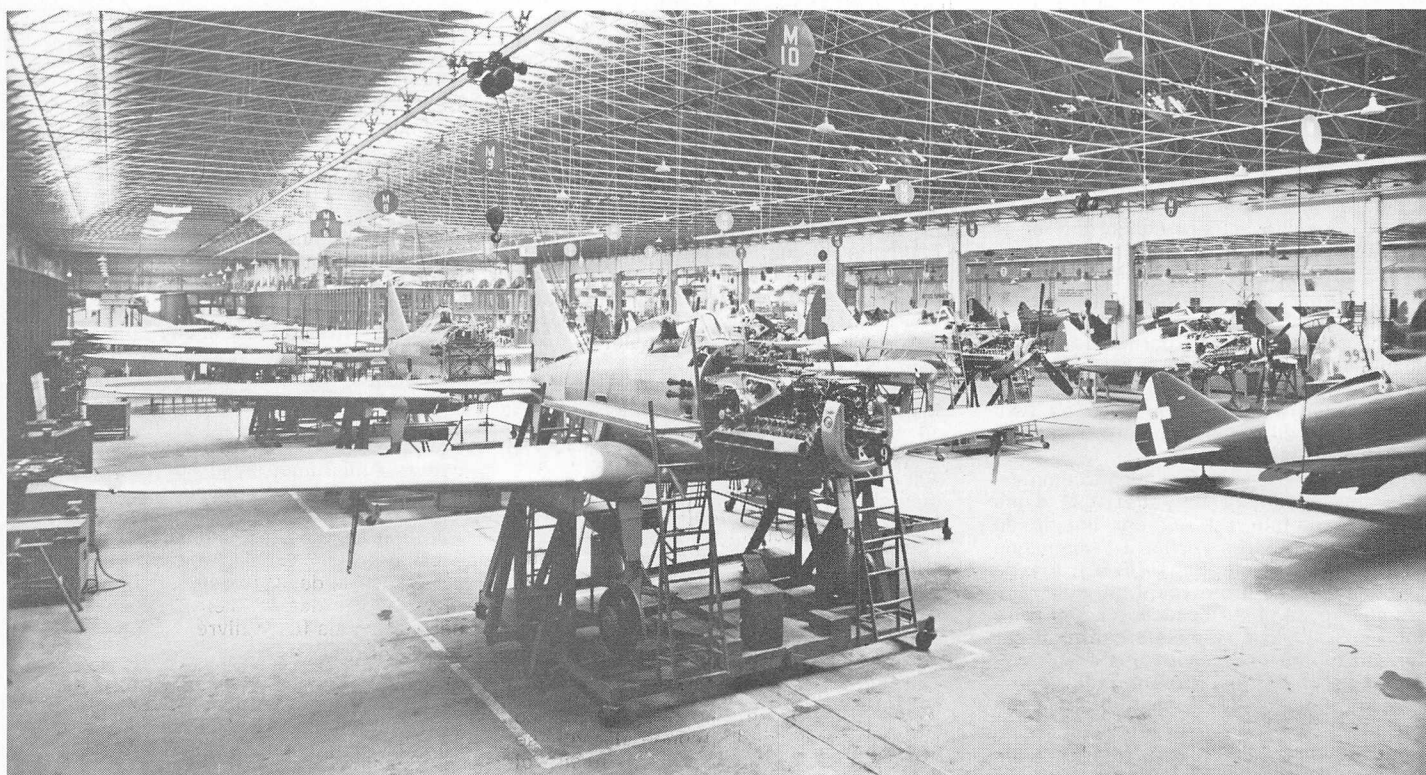
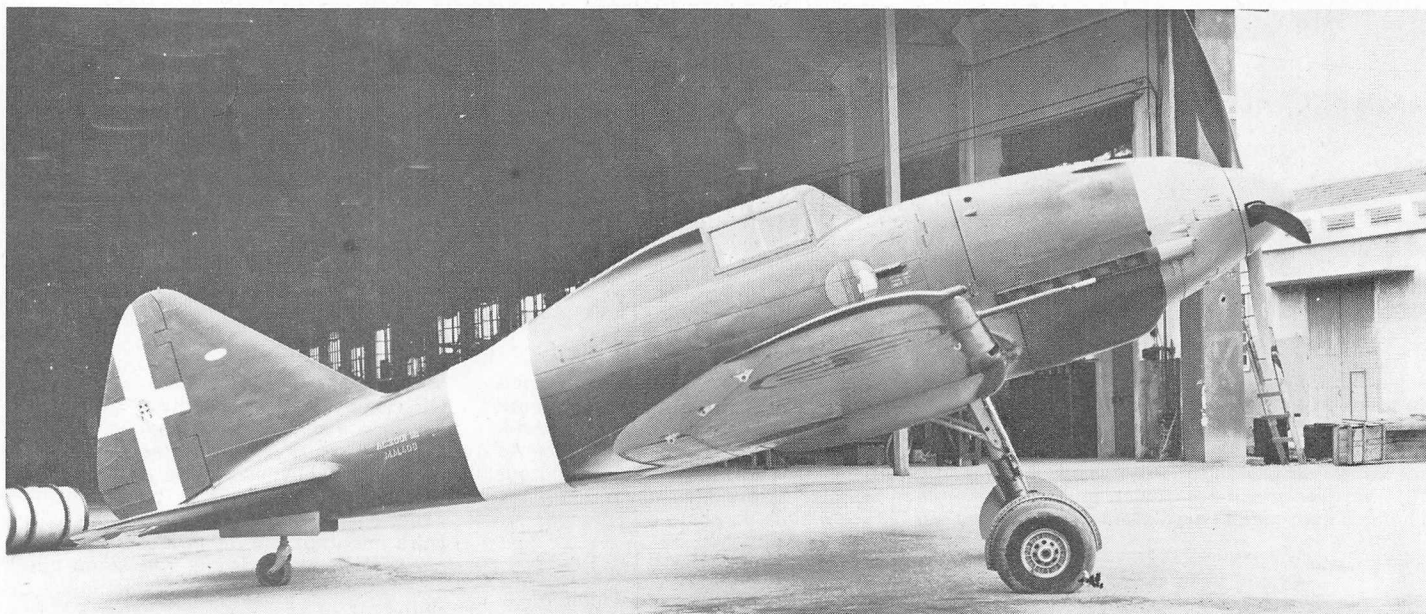
Les premiers essais opérationnels révélèrent que la roulette de queue rétractable ne convenait pas. La nouvelle verrière fut essayée en novembre 1940 sur le MM.409 tandis que l'aile trilongeron fut mariée au second prototype MM.408, un serial erroné car déjà employé pour le prototype du Re.2000 ; selon J. Thompson dans les « Avions Italiens Civils et Militaires 1930-1945 », ce deuxième « Falco » II, prototype reçut le serial MM.468, ce qui demeure à confirmer. Les mois suivants, le MM.409 servit aux essais d'un démarreur électrique et on lui adjoignit, en voilure, une paire de 7,7 mm. La RA (Regia Aeronautica) commanda 200 « Falco » II à la place d'une commande en attente de Re.2000. A des sous-traitants on commanda 350 autres Re.2001 : 200 à Breda, 100 à Caproni-Taliedo et 50 à Caproni-Predappio ; il y eut réduction de ces nombres en janvier 1942 par manque de moteurs Alfa-Romeo ainsi que d'alliage léger « alclad ». Pour des raisons identiques on ne put satisfaire une commande suédoise de 100 cellules de « Falco » II. Rappelons ici que l'Armée de l'Air suédoise utilisait déjà des avions militaires italiens, notamment le Re.2000.

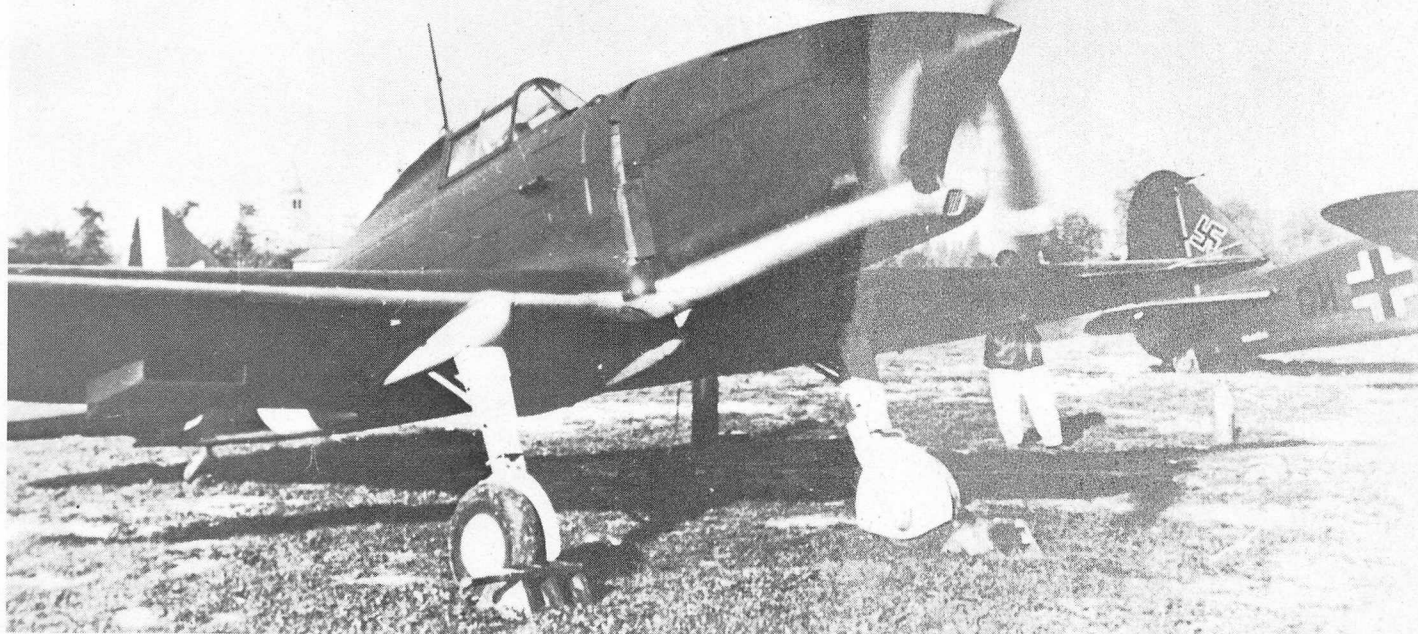
DESCRIPTION

Le Reggiane Re.2001 « Falco » II était un chasseur monoplace utilisable en interception diurne et nocturne, attaque au sol, bombardement en piqué et reconnaissance-photo tactique. Monoplan, de cons-



Ci-contre, le Re.2001 bis avec ses radiateurs dans les bords d'attaque de l'aile, à peine visibles sur la photo. Ci-dessous, le même avec l'ancien numéro MM. 408 et le camouflage de guerre. L'avant du fuselage est peint en jaune, le fuselage a reçu la bande blanche réglementaire de la Regia Aeronautica. En bas, la chaîne de construction des Re.2001 à la Division Reggiane du groupe Caproni à Reggio Emilia.





Un avion métamorphosé ! Le Re.2001 « Delta » à moteur Isotta-Fraschini Delta. A droite, on aperçoit l'arrière du fuselage d'un Caproni Ca.313G aux couleurs de la Luftwaffe.

truction métallique, il possédait un atterrisseur escamotable.

Son moteur était, comme on l'a vu, un Daimler-Benz DB-601 A-1 fabriqué sous licence par Alfa-Romeo sous la désignation RA.1000 RC.41 « La Monzone » (1). Ce douze cylindres en V inversé refroidi par liquide délivrait au niveau de la mer 1 175 ch au décollage et 1 050 ch à 4 100 mètres. Le système de carburant comprenait quatre réservoirs blindés montés aux emplantures et un autre logé dans le fuselage, la capacité totale étant de 544 litres. L'hélice tripale métallique Alfa Romeo RA.1000 ofrait 3,10 m de diamètre et variation de pas en vol.

De contour elliptique caractérisé et d'un profil biconvexe assymétrique décroissant des emplantures aux extrémités, l'aile formant caisson était réglée par trois longérons supportant un réseau de nervures recouvert d'un revêtement en aluminium. En sections extérieures les ailerons métalliques étaient entoilés, celui de gauche recevant un compensateur réglable au sol uniquement ; quatre volets d'intrados occupaient le reste du bord de fuite ainsi que le dessous du fuselage.

Celui-ci était entièrement métallique avec revêtement travaillant sur une structure monocoque. La cabine de pilotage était recouverte, en arrière du pare-brise, par une verrière basculant de gauche à droite. Derrière l'appui-tête blindé du siège se situait un arceau de sécurité. Quant aux empennages cantilevers métalliques, ils portaient des gouvernes toutes entoilées et munies de compensateurs.

L'atterrisseur comprenait deux jambes principales se rétractant en voilure selon un mouvement vers l'arrière et une rotation de 45°. La roulette de queue des machines de série n'était plus escamotable et sa jambe support était faite d'alliage léger renforcé « avional ».

Les moyens radio-électriques se résumaient à un émetteur-récepteur phonie et à un goniomètre qui fut rarement installé. L'armement du Re.2001 consistait en deux mitrailleuses de 12,7 mm Breda-Safat MC. 12,7 tirant chacune 350 cartouches au travers de l'hélice et deux 7,7 mm MC. 7,7 à 600 coups chaque tirés hors du disque d'hélice. Les 12,7 étaient montées au-dessus du moteur, les autres dans les ailes. Sur les bords d'attaque, pour les missions photo, on montait deux containers logeant soit des chambres verticales ou obliques, soit des caméras FM-62. Le viseur de tir était un S. Giorgio réflex à éléments tubulaires auxiliaires à l'extérieur.

NOMBREUSES VERSIONS

Comme déjà vu, le MM.409 fut d'abord le premier prototype du Re.2001. Le second, MM.408, fut ultérieurement mis au standard de série. Continuant à améliorer sa voilure, Longhi en réalisa une nouvelle à radiateurs noyés en bords d'attaque. Il la monta sur le fuselage du MM.409, l'avion devenant ainsi le prototype du Re. 2001 bis avec le nouveau serial MM.538 qui ne fut jamais peint. Cette version expérimentale vola en avril 1941 et, le 7 août 1941 (d'autres sources donnent d'autres dates en août), le capitaine Francesco Agello, recordman du monde de vitesse sur hydravion, atteignit 600 km/h en vol

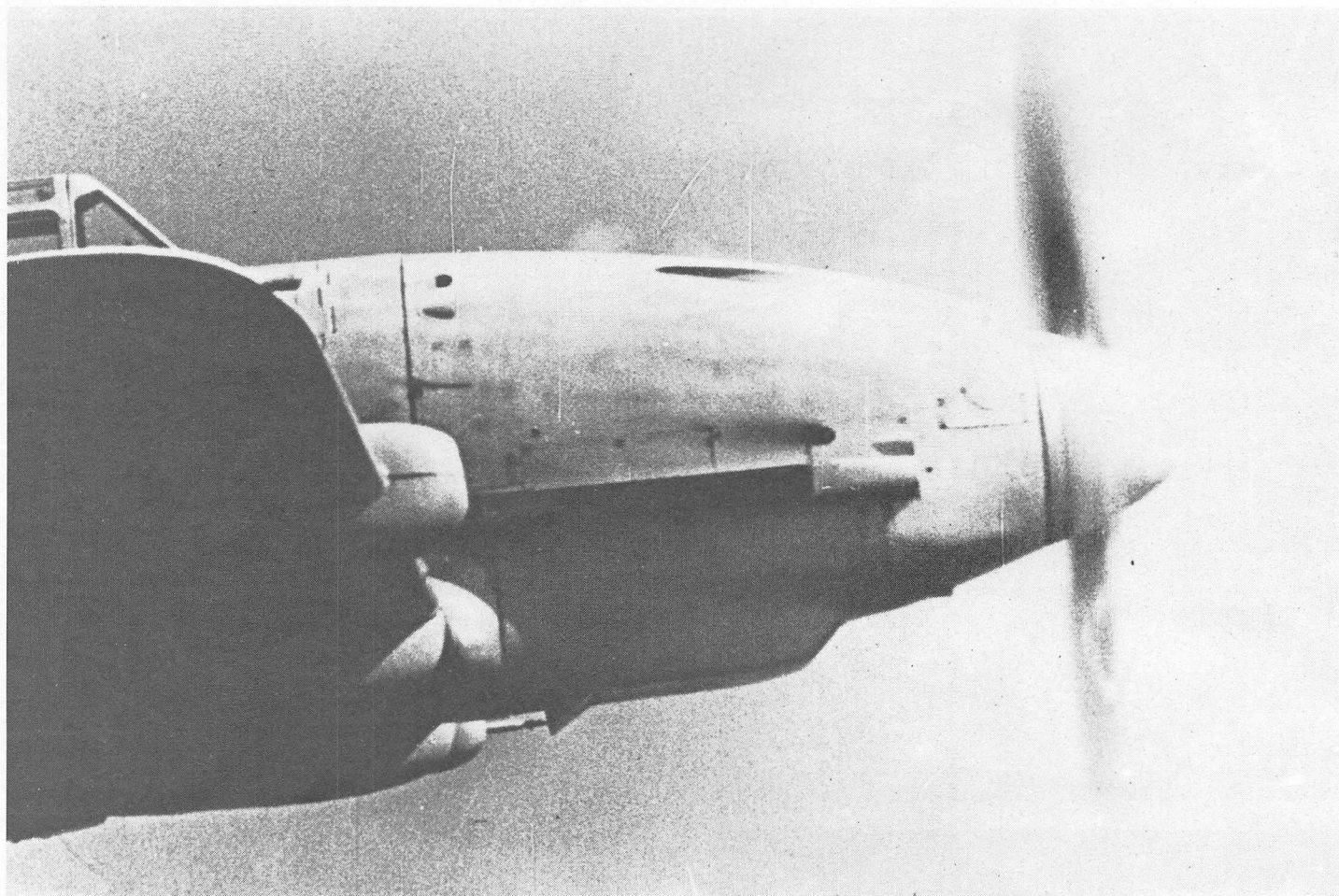
horizontal à 6 000 mètres. La RA ne fut jamais intéressée par cette machine qu'elle récupéra en septembre 1942 pour la remettre au standard du Re.2001 à voilure normale.

Devant les difficultés de livraison d'Alfa Romeo « La Monzone », la Regia Aeronautica commanda à Caproni-Taliedo un nouveau prototype motorisé par un Isotta-Fraschini « Delta » RC.16/48, lui aussi, un douze cylindres en V inversé refroidi par liquide mais ne donnant que 840 ch à 5 300 mètres. Il en résulta le Re.2001 « Delta » qui fut prêt à l'été 1942 et vola pour la première fois le 12 septembre, soit quatre jours après que la RA eut signé un contrat optionnel pour 100 appareils. Les performances furent à la mesure de la faible puissance installée et l'option fut annulée. Le « Delta » prototype MM.9920 fut détruit le 27 janvier 1943 sur incendie moteur en vol.

La production du « Falco » Il démarra par une version « Zéro » de présérie, dix Re. 2001 Serie O recevant les serials militaires MM.08071-08080. Ils furent livrés à la Regia entre mai et septembre 1941. Le MM. 08077 fut modifié en bombardier en piqué et essayé au mois de septembre 1941 par le sergent Pellegrini au Centre d'Essais de Guidonia, la modification essentielle consistant dans le couplage de la manette des gaz avec le système de pas variable d'hélice.

Quarante-sept chasseurs de jour Re.2001 Serie I, MM.7209-7255, sortirent munis de mitrailleuses de 12,7 et de 7,7 ainsi que du montage permettant l'emport des containers photo. Ils furent livrés à partir de septembre 1941.

(1) Clair de lune.



Un faucon de guerre italien (2)

par Nico Sgarlato
et Sergio Govi

REGGIANE Re.2001 «FALCO» II

Une autre version fut le Re.2001 CB Série I. Immatriculés MM.7256-7294, ces 39 chasseurs bombardiers emportaient une bombe unique de 100, 160 ou 250 kg fixée ventralement. Plus tard, les MM.7260, 7271 et 7272 furent modifiés pour des essais d'utilisation embarquée. Le capitaine Buslengo essaya par ailleurs un Re.2001 CB au centre de tir de Furbara où il réussit 15 coups au but en 20 passes de bombardement sur un bateau cible.

Deux autres « CB » de la 362a Squadriglia devinrent Re.2001GV par renforcement du point d'ancrage ventral permettant l'emport d'une bombe anti-blindage perforante de 640 kg.

Autre développement, le Re.2001 Serie 1 « ultraleggeriti », sous forme de deux appareils, MM.7271 et 7272 modifiés pour des essais de catapultage en compagnie du MM.7260 transformé par Reggiane sur fonds privés. Cela permit au Re.2001 d'être sélectionné comme futur chasseur bombardier sur les « Aquila » et « Sparviero », porte-avions de la Regia Marina en construction. Une version d'entraînement embarqué, le Re.2001OR Serie 1, fut construite à 10 ou 12 exemplaires numérotés MM. 7279 à 7308 qui servirent à la base terrestre de Perugia-S. Egidio.

Le Re.2001CN Serie II compta pour 30 chas-

Ci-dessus, une vue très rare prise pendant les essais, de l'un des premiers modèles Re.2001 équipés en reconnaissance-photo. Les deux nacelles de bord d'attaque contiennent des caméras horizontales.

seurs d'interception de nuit (MM. 9921-9950) dont les mitrailleuses de voilure furent remplacées par deux canons de 20 mm Mauser MG 151/20 installées en nacelles sous les ailes et approvisionnés chacun avec 60 obus. Des cache-flammes d'échappement, une instrumentation de navigation renforcée et un camouflage totalement noir caractérisaient aussi ce modèle commandé en juin 1942.

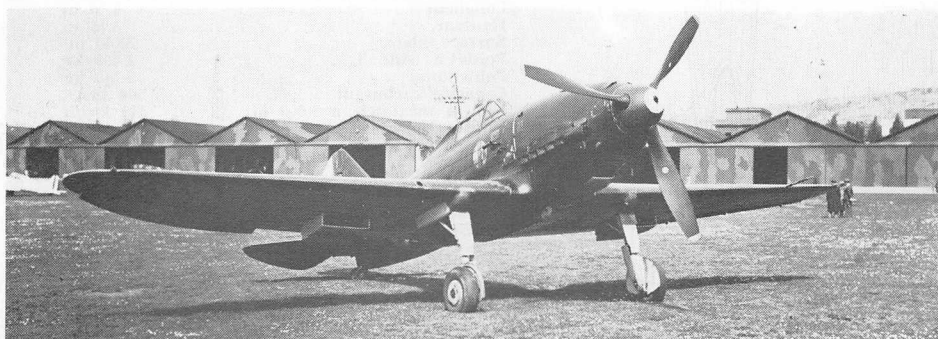
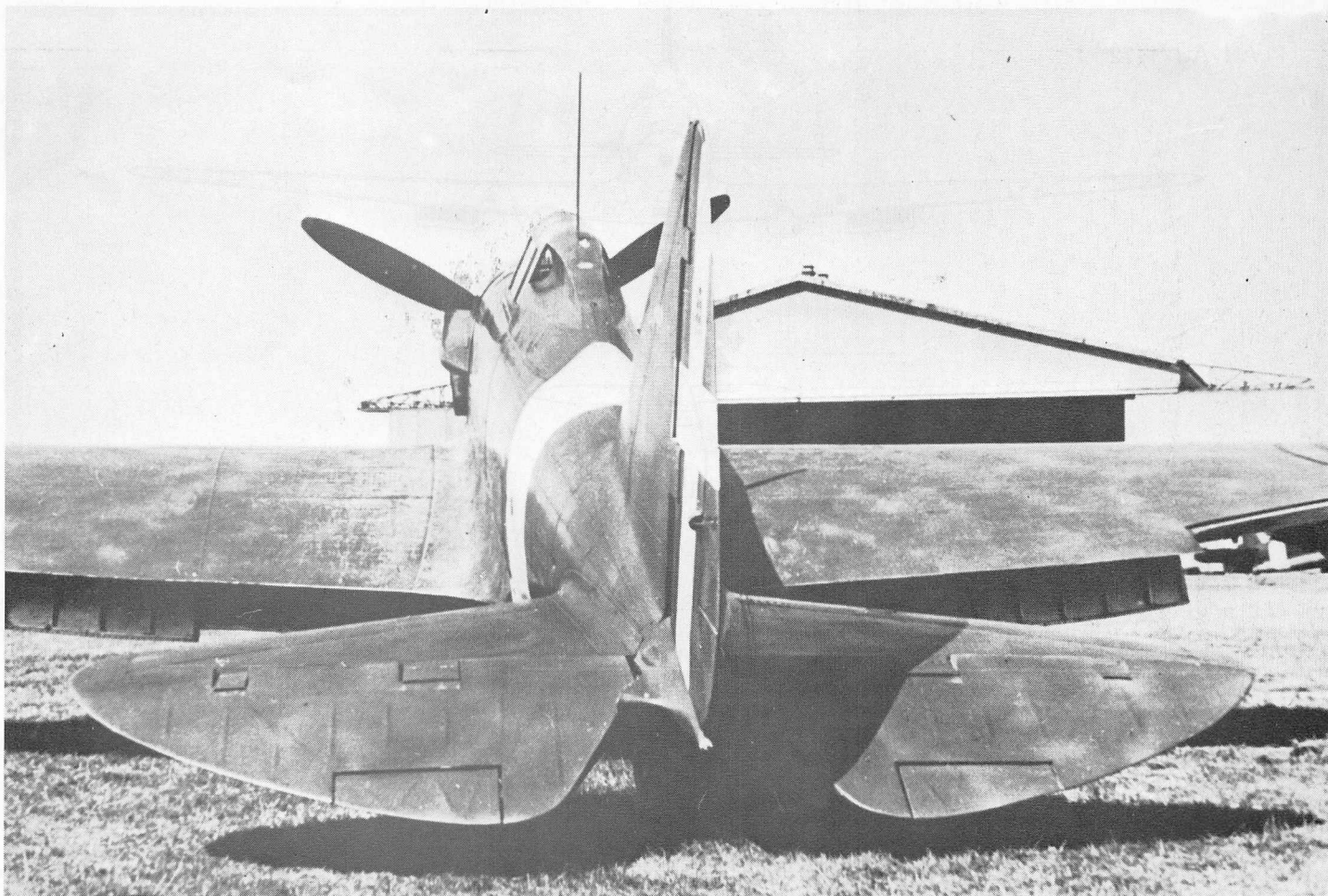
Une Serie III du Re.2001CN vit le jour sous forme d'une commande passée le 1^{er} avril 1942 pour cinquante Re.2001OR qui furent mis au standard de chasseur de nuit en cours de fabrication. Ils portèrent les sérials MM.90751 à 90800. Le « 90754 » expérimenta, sans succès d'ailleurs, l'« ossi-quillite », une bombe spéciale à oxygène liquide, au Centre de Furbara en mars 1943. Une dernière commande de 50 chasseurs nocturnes Re.2001CN Serie IV (MM. 90000-90049) fut passée dont 34 seulement furent livrés à la Regia Aeronautica. Les 16 derniers, virtuellement achevés après la signature de l'armistice entre l'Italie et les

alliés, furent détruits au cours d'un gros raid allié sur l'usine de Reggio Emilia : quelques-unes de ces machines portaient les livrées de la Luftwaffe.

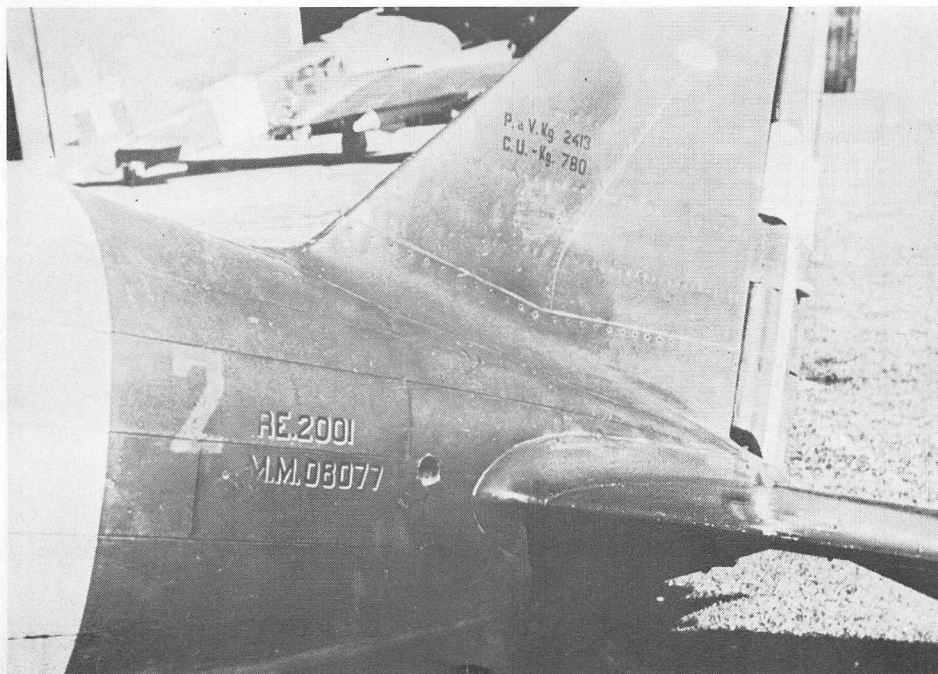
Les Caproni-Predappio Re.2001CN immatriculés MM.6651 à 6660 étaient 10 avions résiduels d'une commande de cinquante « OR » destinés à l'aéronavale italienne. Ces dix furent ultérieurement mis au standard « CN » de la chasse de nuit après l'abandon de l'Organizzazione Roma, le « Programme Rome » dont nous parlerons bientôt.

Une version torpilleur Re.2001G Serie IV fut conçue pour véhiculer une « silurotto », torpille légère aéroportée ; la cellule était comparable à celle du « OR » mais avec une roulette de queue surélevée évitant que l'arrière de la torpille touche le sol. Le premier prototype, en fait le seul « G » jamais construit, fut prêt fin juin 1943 et livré à la Scuola Aerosiluranti, l'école de bombardement-torpillage de Gorizia, où commencèrent les premiers essais et évaluations. Cet avion fut détruit après l'armistice de septembre.

Pour un éventuel rôle anti-char on plaça des supports à bombes sous la voilure d'un « CN ». Ceci donna le Re.2001H Serie IV prêt à être essayé en juillet-août 1943. L'armistice mit fin à tout développement de



Ci-dessus, une intéressante vue arrière du second avion de présérie (M.M. 08072). On situe parfaitement les évidements latéraux du carénage arrière du poste de pilotage destinés à fournir au pilote une meilleure vision vers l'arrière. Ci-contre, le M.M. 8077 en essais à Guidonia. En dessous, l'arrière du fuselage du même avion portant les inscriptions réglementaires de type et de poids. Cet appareil servit par la suite aux essais de bombardement en piqué.



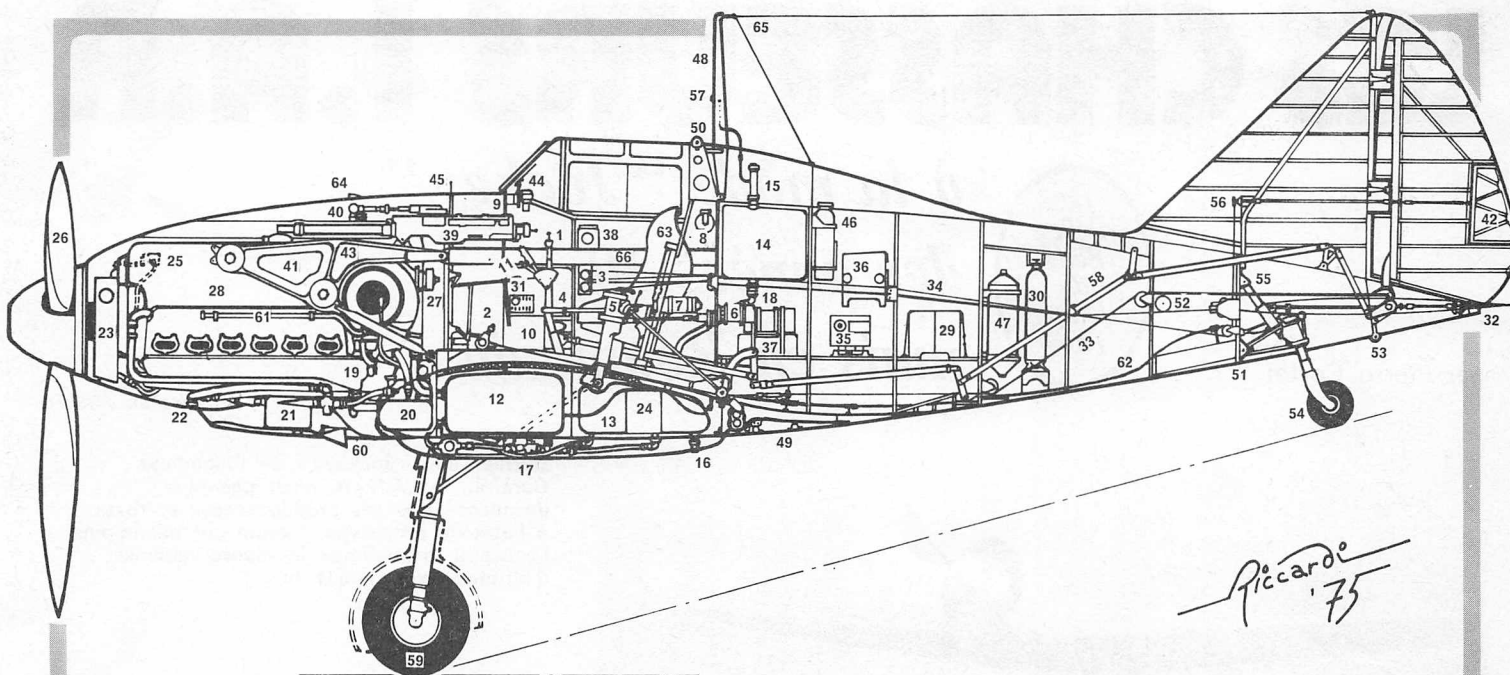
ce prototype.

En 1944, la Regia Aeronautica qui avait été intégrée aux Forces Aériennes Alliées des Balkans demanda l'adjonction d'un réservoir supplémentaire largable sous le fuselage. Un total de trois à six Re.2001 furent modifiés dans ce sens et devinrent la version Re.2001S (Scorta) destinée à la protection éloignée des bombardiers et appareils de reconnaissance stratégique en missions sur les Balkans de même qu'à celle des parachutages de matériel au profit des maquisards italiens.

Globalement, Reggiane et les autres firmes du groupe Caproni construisirent 237 « Falco ». Il non compris les 16 machines pratiquement bonnes à livrer qui furent plus ou moins endommagées par les bombardements alliés et qui furent vraisemblablement ferrillées sans la moindre tentative de réparations. Il y eut donc, en tout, 253 Re.2001 fabriqués.

CARRIÈRE OPERATIONNELLE

Elle colle depuis décembre 1941 à l'histoire de la Regia Aeronautica avec



- | | | | |
|--|---|---|---|
| 1 - manche à balai | 16 - vidange essence | 32 - feu de position arrière | 50 - anneau de levage principal |
| 2 - palonnier | 17 - tuyauterie de transfert d'essence | 33 - câbles de commande de direction | 51 - renfort de levage arrière |
| 3 - commande des compensateurs | 18 - clapet d'arrêt | 34 - câbles de commande des compensateurs | 52 - tube de réception de barre de levage |
| 4 - commande des volets et train | 19 - pompe de démarrage | 35 - émetteur-récepteur radio | 53 - point d'ancrage |
| 5 - commutateur électrique volets et train | 20 - réservoir d'huile (29 litres) | 36 - amplificateur | 54 - roulette 260 x 100 x 65 mm |
| 6 - moteur électrique de rentrée du train | 21 - radiateur d'huile | 37 - survolteur radio | 55 - amortisseur de roulette |
| 7 - moteur électrique des volets | 22 - remplissage d'huile sous pression | 38 - commandes radio | 56 - transmission de commande de compensateur |
| 8 - avertisseur sonore de train rentré | 23 - réservoir d'eau | 39 - mitrailleuse de 12,7 mm | 57 - mise à l'air libre du réservoir |
| 9 - tableau de bord stabilisé | 24 - radiateur d'eau | 40 - synchronisateur de mitrailleuses | 58 - commande gouvernail de profondeur |
| 10 - tableau de contrôle moteur | 25 - conduite et valve de pression d'eau | 41 - bâti-moteur | 59 - roue principale 600 x 254 x 170 |
| 11 - manette des gaz et commande de pas d'hélice | 26 - hélice Alfa Romeo R.A. 1 000 | 42 - compensateur de gouvernail | 60 - réglage sortie du radiateur d'huile |
| 12 - réservoir d'essence avant d'aile | 27 - démarreur électrique | 43 - longeron en dural du bâti-moteur | 61 - fils d'alimentation des bougies |
| 13 - réservoir d'essence arrière d'aile | 28 - moteur Alfa R.A. 1 000 RC.41-I | 44 - viseur | 62 - câble de blocage de la roulette |
| 14 - réservoir d'essence de fuselage | 29 - batterie à 4 accumulateurs | 45 - viseur de secours | 63 - siège pilote réglable |
| 15 - conduit général de remplissage essence | 30 - réservoir d'alimentation hydraulique | 46 - réservoir de fluide hydraulique | 64 - entrée d'air du compresseur |
| | 31 - panneau de commande des feux de position | 47 - bouteille d'air comprimé | 65 - fil d'antenne |
| | | 48 - mât d'antenne | 66 - longeron renforcé de fuselage |
| | | 49 - volet d'intrados | |



la mise en service des premiers Re.2001 aux 150a, 152a, 358a Squadriglia du 2° Gruppo intégré au 2° Stormo et court jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale et même un peu au-delà.

Il serait trop long de narrer, unité par unité, toute la carrière du « Falco » II. Aussi nous nous limitons aux épisodes les moins connus de celle-ci. D'abord, une mission particulière. Le 12 août 1942 deux Re.2001CB

de la 362a Squadriglia furent modifiés à dessein par adjonction d'un point d'accrochage ventral pour aller attaquer le porte-avions HMS « Victorious » de la Royal Navy à l'aide de bombes perforantes anti-blindages de 640 kg. Les deux avions redésignés Re.2001GV, avec pour pilotes Vaccari et Robone, décollèrent d'un terrain de Sardaigne et partirent attaquer le vaisseau britannique. L'une au moins des deux bom-

Un pilote de reconnaissance s'installe dans son Re.2001 en opération.

bes atteignit le pont d'envol du « Victorious » mais n'explosa pas. Bien sûr les dégâts furent très limités mais n'empêchèrent pas le porte-avions d'aller passer quelques temps à Malte pour y subir des réparations. Dans l'aventure, son bombardement terminé, un Re.2001CB se payait même le luxe d'abattre un des chasseurs de protection anglais.

L'ORGANIZZAZIONE « ROMA » (OR)

C'était le nom de code attribué à toutes les opérations concernant le programme de fabrication du porte-avions RN « Roma » et du matériel qui devait l'équiper. On conserva ce nom bien que celui du futur vaisseau fut changé en RN « Aquila ». Son achèvement approchant en 1942-43, on sélectionna le Re.2001 comme chasseur-bombardier embarqué standard. L'unité volante retenue pour l'« Aquila » était un Gruppo formé de 26 avions dont deux équipés de générateurs de fumée, ce groupe devait passer à 51-66 avions après livraison d'une version à voilure repliable. On commanda deux « Ultraleggeriti » MM. 7271 et 7272 pour les essais de catapultages ainsi que 50 machines de série destinées aux unités opérationnelles et de transformation. Comme on l'a vu, il n'y eut que dix ou douze Re.2001OR livrés pour l'entraînement.

à suivre

Un faucon de guerre italien (3)

par Nico Sgarlato
et Sergio Govi
avec la collaboration d'Italo de Marchi

REGGIANE Re.2001 «FALCO» II

Ces avions possédaient un poste radio à ondes courtes, un radio-compas UHF, de nouveaux instruments gyrostabilisés comme pour le Re.2001GA, un dispositif de préchauffage d'huile pour mise en route rapide du moteur, une prise ventrale pour réservoir d'essence auxiliaire, des crochets d'arrimage d'élingues pour le catapultage, une crosse d'appontage, une roulette de queue surélevée et la suppression des portions de volets sous le fuselage pour l'emport d'une torpille. En mars 1943, avant l'arrêt du programme « Roma » causé par le report de l'achèvement de l'« Aquila », l'Etat-Major de la Regia Aeronautica prit une option sur 170 Re.2001OR à canons de 20 mm Mauser en voilure, à points d'ancrage pour bombes légères jusqu'à 160 kg chaque, à altimètre CAB spécifique au bombardement en piqué, à radio IMCA et à siège blindé. En outre on devait aussi pouvoir installer des générateurs de fumée et un compas Patin et, au lieu de la peinture bleu-clair des avions de l'Aviazione per la Marina, la Regia préféra la livrée de combat typique en vert olive foncé.

On ne sait rien sur les débuts d'activité des Re.2001OR : probablement furent-ils li-

vrés à l'été 1943 au terrain de Pérouse-S. Egidio où existait une piste équipée d'une catapulte et de brins d'arrêt pour l'entraînement. Le deuxième « Falco » II navalisé, MM. 7272, servit du 26 février au 18 mars 1943 à la 393a Squadriglia du 160° Gruppo destiné au service opérationnel sur porte-avions. Toujours à Pérouse, la 394a Squadriglia, qui devait en principe servir sur l'« Aquila », reçut le troisième avion modifié, celui (MM. 7260) qui l'avait été sur les fonds privés de la Reggiane. Il servit à l'entraînement jusqu'au 18 mars. Le premier Re.2001OR authentique (MM. 7271) fut remis à la 275a Squadriglia le 26 février 1943 et retourna en usine le 19 mars pour y être mis vraisemblablement au standard terrestre.

Deux Reggiane navalisées étaient au terrain de Pérouse au moment de l'armistice de septembre alors que le MM.7272 avait été transféré quelques jours plus tôt au terrain de Castiglione del Lago. On pense que l'ANR, l'Aeronautica Nazionale Repubblicana, le captura et le convoja à l'école de bombardement-torpillage de Gorizia en même temps que d'autres torpilleurs expérimentaux. Le Reparto Esperienze Siluri e Bombe Antinave (RESBA) qui était chargé

des essais de bombes et torpilles aéronavales disposait alors d'avions plus modernes pour cette spécialité et vendit donc ce Re.2001 à la Luftwaffe ; il fut convoyé de Gorizia à Bad Woslau le 22 janvier 1944. L'ARMISTICE

Dans l'après-midi du 8 septembre 1943, jour de l'armistice, une cinquantaine de Re.2001 stationnaient sur divers terrains italiens, la plupart d'entre eux en incapacité de service partielle ou totale. Pour des raisons politiques les événements (en général) de cette période sont toujours assez obscurs... Des unités ayant des « Falco » II prêts au combat on trouvait la 358a Squadriglia du 2° Gruppo Autonomo IN (Intercettatori Nottturni). L'escadrille de cet escadron autonome disposait à Albenga de six Reggiane attendant leur remplacement par une version de chasse de nuit du CRDA CANT. Z.1018 « Lince ». A Varese, au terrain de Venegono, 8 Re.2001CN équipaient les 232a et 233a Squadriglie du 59° Grp. Aut. IN et quatorze autres Reggiane étaient au 167° Grp. Aut. I (Intercettatori) avec quelques-uns des chasseurs Caproni-

Ci-dessous, le chasseur bombardier Re.2001 CB équipé du lance-bombe ventral.



Vizzola F.4 malchanceux de l'ingénieur Fabrizi, ces avions du 167° Grp. attendant leur remplacement par des Messerschmitt 109. Sur divers terrains du Sud de l'Italie, quatre autres Re.2001 encore aptes au combat volaient avec le 22° Grp. Aut. CT (Caccia Terrestri). Toutes ces informations sont relatives aux derniers jours d'août 1943 et il est probable que le nombre de « Falco » II utilisables immédiatement décrut rapidement, en raison des puissantes attaques alliées, dans les premiers jours de septembre.

AVEC LES ALLIES

Dans les jours suivant l'armistice trente huit Re.2001, dont un fort pourcentage n'était pas utilisable opérationnellement, servaient sur les aérodromes du Sud pour continuer le combat avec la Force Aérienne des Balkans. A peu près vingt avions furent remis en état pour des premières missions en octobre 1943. Les « Falco » II de l'ICAF (Italian Cobelligerent Air Force) servirent jusqu'à la fin de 1944 avec la 82a Squadriglia du 21° Gruppo ainsi qu'avec la Squadriglia Addestramento Caccia spécialisée dans l'entraînement à la chasse. Les avions furent alors passés à la 208a Sq. du 101° Tuffatori (chasse-bombardement) à Foggia, puis Lecce.

Comme la plupart des avions de combat de la RA/ICAF les Re.2001 opérèrent dans les Balkans pour soulager les troupes terrestres encerclées par les Allemands et appuyer les résistants yougoslaves du Maréchal Tito. Lors d'une de ces missions un « Falco » II largua un réservoir bourré d'argent pour le maquis.

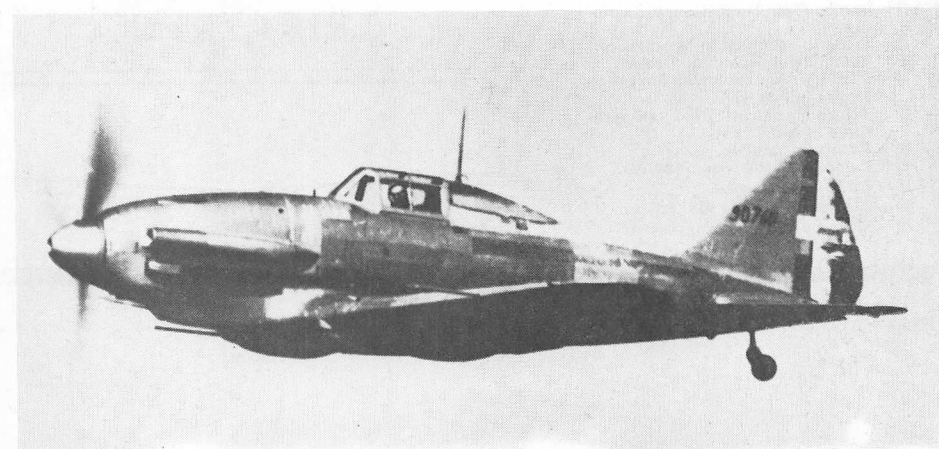
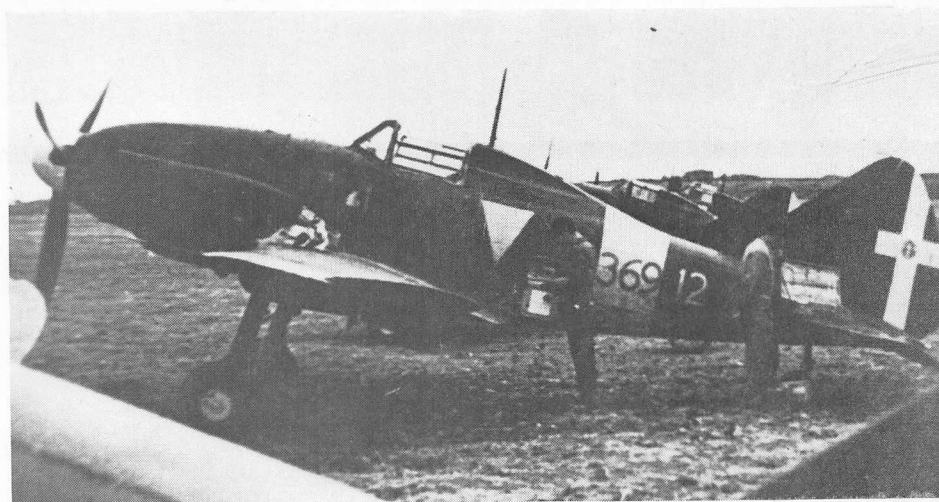
Entre mai et juin 1944, les Re.2001 furent retirés du matériel de première ligne de la Regia Aeronautica. Neuf d'entre eux furent assignés à la Scuola Caccia de Levrano, près de Lecce, et deux à la Squadriglia Collegamento spécialisée dans les liaisons.

OPERATIONS AVEC L'ANR

Après l'armistice entre le Gouvernement Royal Italien et le Quartier Général des Forces US, armistice signé début septembre mais révélé seulement le 8 de ce mois, le gouvernement officiel de l'Italie et ses forces armées se concentrèrent dans les régions du Sud du pays afin de combattre au côté des alliés. Mais le Duce, Mussolini, s'échappa de sa prison et gagna le Nord pour y établir la République Sociale Italienne ayant pour capitale Salò, près de Côme. Là, au Nord de la Ligne Gothique, fut mise sur pied l'Aeronautica Nazionale Repubblicana qui continua le combat avec la Luftwaffe de la fin 1943 jusqu'en avril-mai 1945.

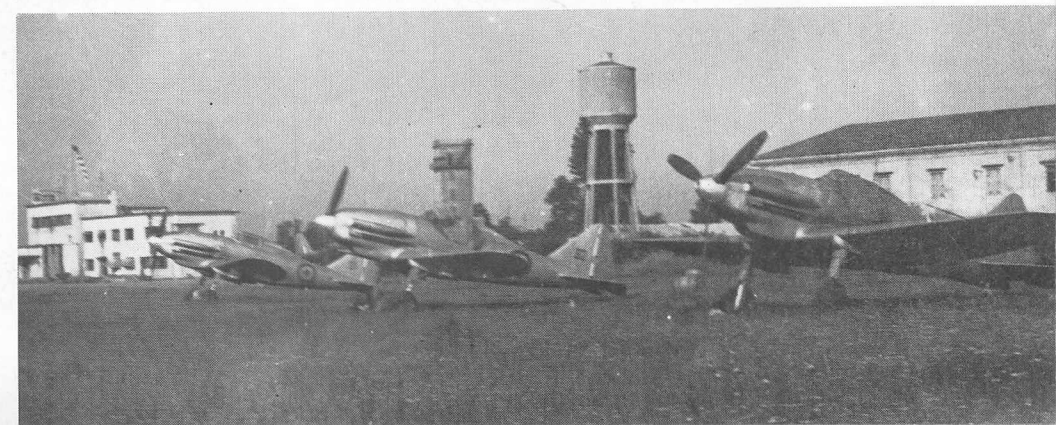
L'ANR mettait en ligne les avions de combat italiens les plus modernes tels le Fiat G.55 « Centauro » et le Macchi C.205 « Veltro ». Plus tard, elle reçut un nombre important de Messerschmitt 109G et K qui rendit presque inutiles les Reggiane. Il n'y eut que sept ou huit Re.2001 à servir dans l'ANR, en seconde ligne essentiellement. Des 10 avions de la 170a Sq. Aut. CN, quatre à six étaient des « Falco » II, deux des Bf 110 dont un G-4 équipé radar, le reste étant composé de quelques Macchi C.200 et de vieux Fiat biplans CR.42CN de chasse nocturne ; les chasseurs italiens servaient de leurre lors des mitraillages au sol alliés tandis que les bimoteurs Bf 110 jouaient les « chasseurs »...

La 170a Squadriglia ne fut jamais vraiment opérationnelle. Elle perdit un CR.42CN sur panne de moteur et un C.200 abattu par la DCA amie mais ne remporta aucune victoire. Un ou deux autres « Falco » II volè-



De haut en bas : un Re.2001 CB de la 150a Sq. 2° Grp. qui servit en Sicile puis, en 1943, à Sarzana près de La Spezia. A Naples-Capodichino à l'été 1943, un CB de la 369a Sq. 22° Grp. ; l'insigne en triangle blanc est invisible ou non peint. Casserole d'hélice blanche et direction noire à croix blanche. Ci-dessus, le 10° Re.2001 CN série II (MM 90760) converti pendant l'assemblage à partir d'un Re.2001 OR. Noter les marques très sommaires.

Ci-dessous, prise à Venise en 1947, dernière photo connue de plusieurs Reggiane ensemble. De gauche à droite : les U-31, 32 et 34.



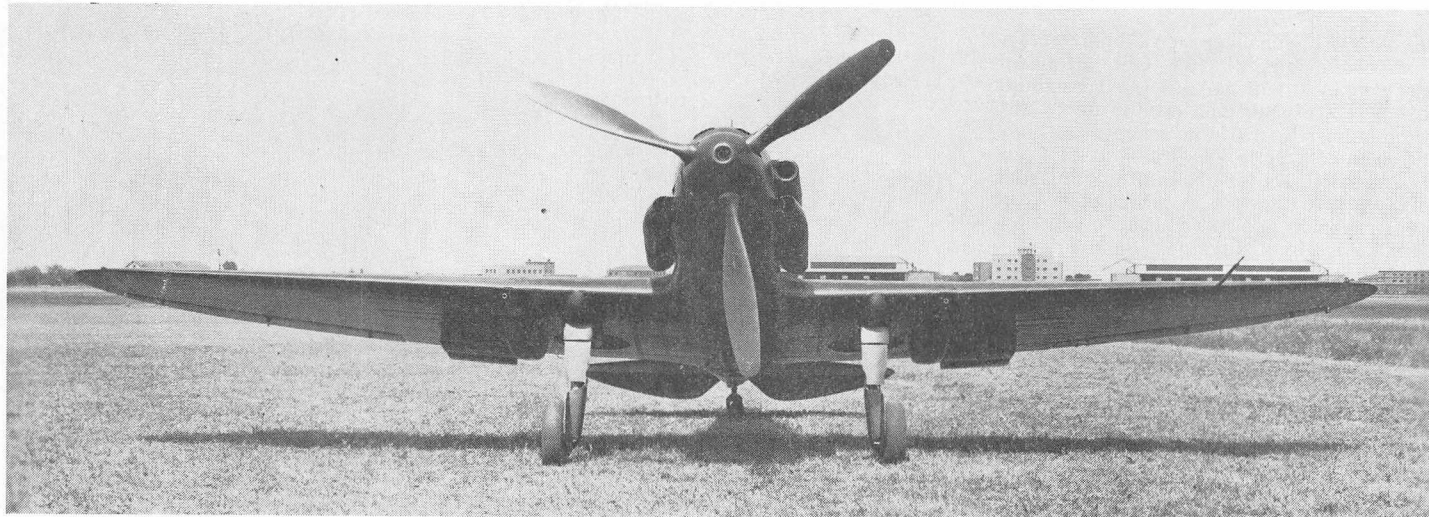
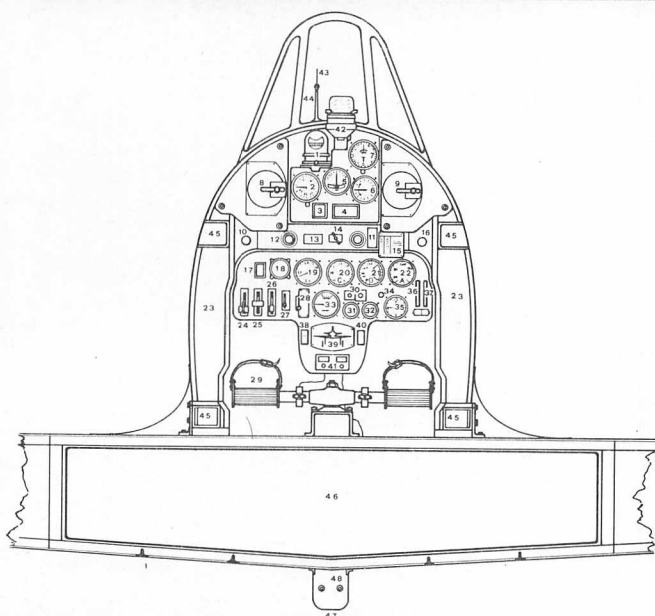
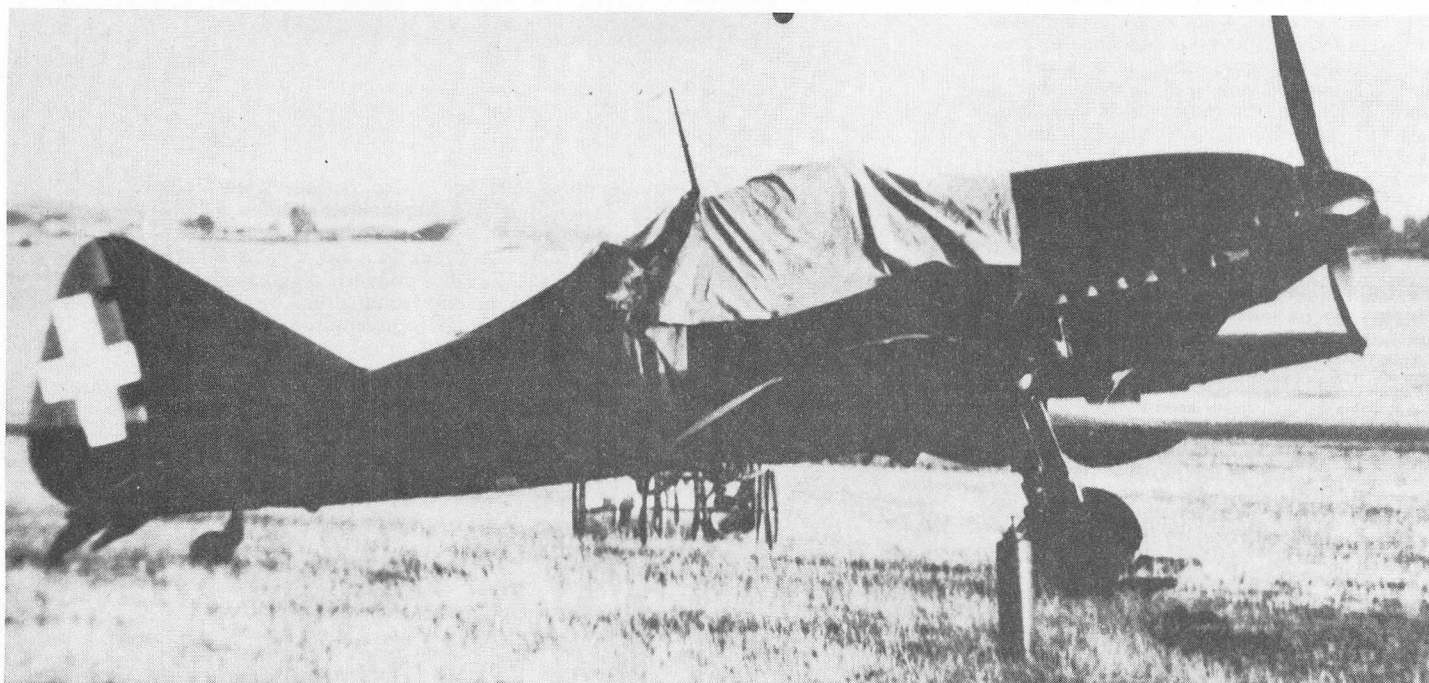


TABLEAU DE BORD REGGIANE 2001 CB

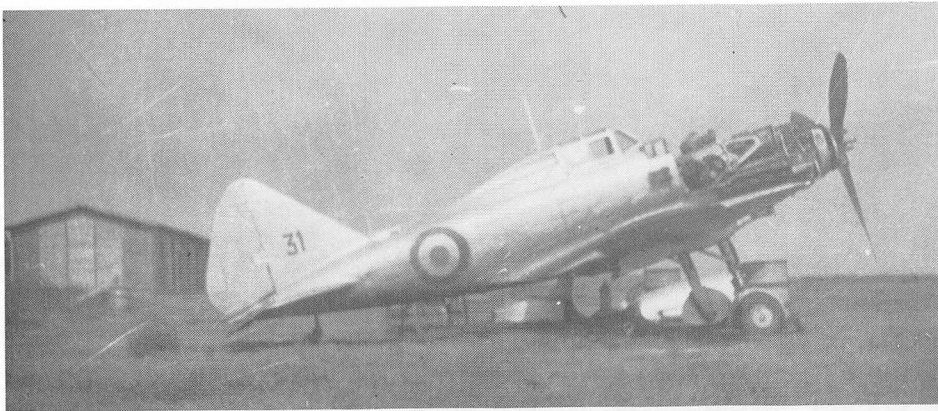
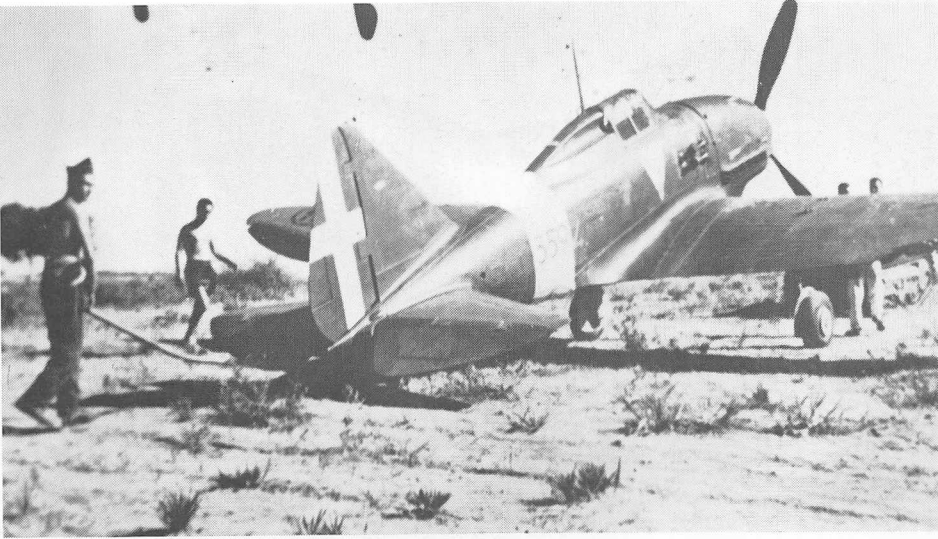
- 1 - Compas Pezzani type 0.2.
- 2 - Anémomètre 0-700 km/h.
- 3 - Milliampèremètre.
- 4 - Affichage de cap.
- 5 - Indicateur de virage/bille.
- 6 - Variomètre ± 25 m/seconde.
- 7 - Altimètre 0-10 000 m.
- 8 - Levier de réarmement (gauche).
- 9 - Levier de réarmement (droite).
- 10 - Commande de retard d'allumage.
- 11 - Tableau de correction du compas.
- 12 - Manette d'injection d'essence.
- 13 - Témoin lumineux de train.
- 14 - Robinet de réarmement pneumatique des 12,7.
- 15 - Tableau indicatif des températures d'eau.
- 16 - Etouffoir moteur.
- 17 - Commande de pas d'hélice.
- 18 - Indicateur de pas.
- 19 - Compte-tours 0-4 000 tr/mn.
- 20 - Manomètre du compresseur.



- 21 - Thermomètre huile.
- 22 - Thermomètre eau.
- 23 - Caissons latéraux.
- 24 - Robinets d'essence couplés.
- 25 - Levier de commande électrique des volets.
- 26 - Levier de commande électrique du train.
- 27 - Commande de secours du pas d'hélice.
- 28 - Contacts magnéto.
- 29 - Palonnier.
- 30 - Interrupteurs pompe à essence.
- 31 - Manomètre pression d'huile.
- 32 - Manomètre pression d'essence.
- 33 - Manomètre air comprimé et freins.
- 34 - Témoin de charge dynamo.
- 35 - Montre de bord.
- 36 - Jauge d'huile.
- 37 - Jauge d'eau.
- 38 - Compte-munitions 12,7 gauche.
- 39 - Témoin de position du train.
- 40 - Compte-munitions 12,7 droite.
- 41 - Compte-munitions des 7,7 de volure.
- 42 - Viseur reflex S. Giorgio.
- 43 - Viseur externe fixe.
- 44 - Viseur interne fixe.
- 45 - Longerons.
- 46 - Réservoir d'essence.
- 47 - Carénage des tuyauteries d'essence et bouchons de vidange.
- 48 - Circuits d'essence.



Ci-contre, le chasseur nocturne Re.2001 CN série IV avec volumineux cache-flammes, canons Mauser de 20 mm en gondoles sous voilure, lance-bombes ventral et peinture noire. Ci-dessous, un Re.2001 CB de la 359a Sq. est tiré par chenillette tandis qu'un mécano dirige la queue au B.O. En dessous, le U-31 en chantier d'entretien sur l'aéroport de Venise en 1947. La livrée « tout alu » est celle adoptée fin 1946 par l'A.M.I.



Ci-contre, un Re.2001 CN opérationnel tout noir. Noter la croix de Savoie réduite sur la gouverne de direction. Ci-dessus, le Re.2001 U-31 de reconnaissance météo en vol au-dessus du terrain de Venise-Lido le 25 avril 1947. Noter, sous les ailes, les codes inversés dans le style anglais. La grande finesse de l'avion est évidente.

rent à la Scuola Caccia di 2° Periodo, l'école de chasse avancée de Turin-Caselle.

L'APRES-GUERRE

Quoique très solide le Re.2001 était indubitablement surclassé en 1945 et les quelques survivants furent promptement ferrailés à l'exception de sept. Deux allèrent à la Sezione Autonoma Collegamenti, une unité autonome de liaisons où l'un fut bientôt cannibalisé. Trois autres arrivèrent en mars 1947, après reconditionnement, à Venise-San Nicolo pour pratiquer la reconnaissance météorologique avec un bidon spécial contenant météorographe, barographe, etc. Le 3 mai 1947 deux furent sabotés : l'un prit feu en vol et l'autre, sur ennui de pompe à huile, se posa en catastrophe près de Padoue. Deux ouvriers de l'Officine Aeronavali, l'atelier chargé de réviser les Re.2001, avaient impliqués dans cet acte. Les opérations « météo » furent arrêtées en 1947-48 et, en 1950, tous les Re.2001 de la Regia Aeronautica furent ferrailés. A cette époque, la Reggiane avait encore en stock un très grand nombre de pièces détachées et de composants de Re.2001 et 2002 mais la division avion était définitivement fermée.

Où sont ces avions ? Aucun « Falco » Il n'a été sauvé pour figurer en musée, mais, récemment, une aile, les empennages et un train de Re.2001 ont été découverts au Musée aéronautique Caproni di Taliedo de Vizzola Ticino près de Varese.

CONCLUSION

Le chasseur Re.2001, lors des missions de guerre, se montra particulièrement valable pour l'escorte, le combat à basse altitude, l'attaque au sol et le bombardement aéronaval. On l'utilisa aussi pour l'interception de nuit avec des résultats peu probants.

Le Macchi C.202 s'avéra meilleur que le « Falco » Il quant à la vitesse maxima et ascensionnelle. Cependant la très belle voilure elliptique du Reggiane le rendait plus manœuvrable. Sa cellule, la plus moderne de tous les avions italiens de même génération était capable d'encaisser le pire venant du pilote ou de l'ennemi. Finalement son défaut majeur vint de sa disponibilité très marginale due à l'insuffisance de la production. Il y eut des problèmes de matières premières et de pièces détachées (alliage d'aluminium, liquide auto-obturant pour les réservoirs de carburant, composants radio-électriques), et de moteurs car presque tous les Daimler-Benz construits en Italie allèrent au Macchi C.202 parce qu'à l'époque il était le meilleur chasseur italien.

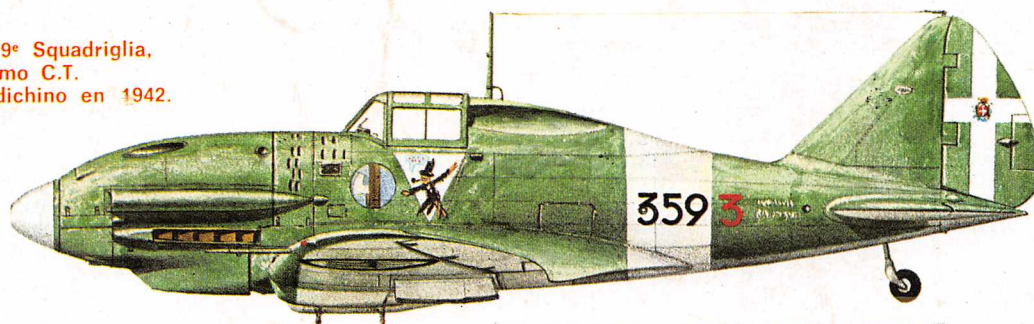
COULEURS DE CAMOUFLAGE

Reggiane suivit strictement le schéma officiel de 1939 de la RA qui fut diversement appliqué jusqu'à l'hiver 1941-42. Dans la livrée d'hiver toutes les surfaces supérieures et latérales étaient vert olive foncé numéro 2, un vert foncé proche de l'American Federal Standard FS-34079 et similaire au « Schwarzgrün » 70 de la Luftwaffe. Les surfaces ventrales et les intrados de voilure et d'empennages horizontaux, excepté les bords d'attaque, étaient gris-bleu clair numéro 1, une couleur entre les FS-35352 et 35414 ou proche du « Hellgrau » 76 allemand. Le chapeau d'hélice et la partie frontale du capotage moteur étaient souvent jaune-chrome numéro 7, la direction noir numéro 12. Les chasseurs de nuit Re.2001CN étaient entièrement en noir semi-mat et les « ultralleggeriti » marins en bleu clair similaire au « Hellblau » 65 de la Luftwaffe.

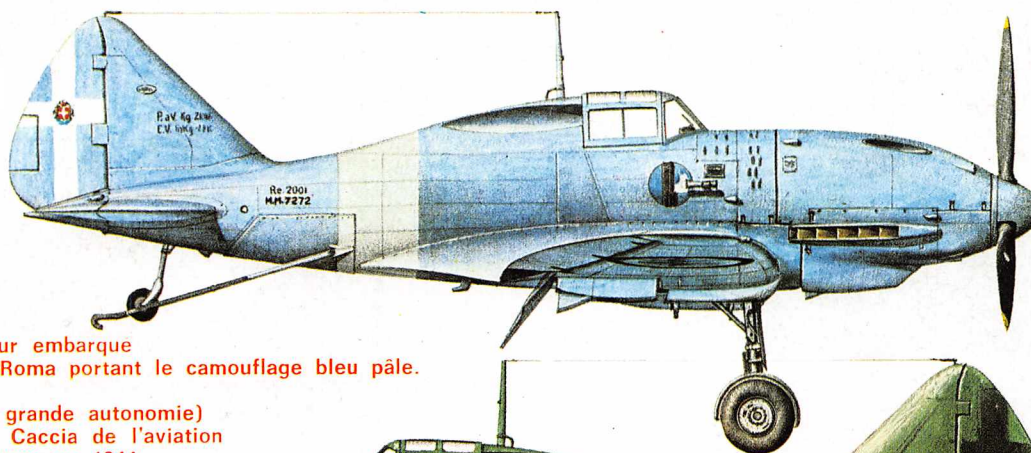
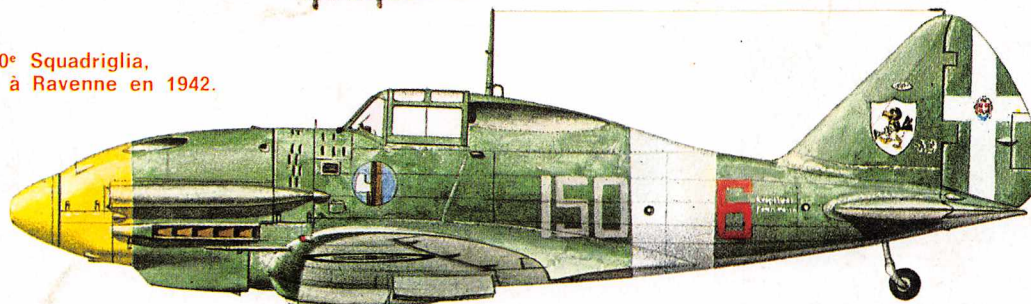
le fanatisme de L'AVIATION

REGGIANE Re.2001 "FALCO" II

Re.2001 CB de la 359^e Squadriglia,
22^e Gruppo, 42^e Stormo C.T.
basé à Naples-Capodichino en 1942.

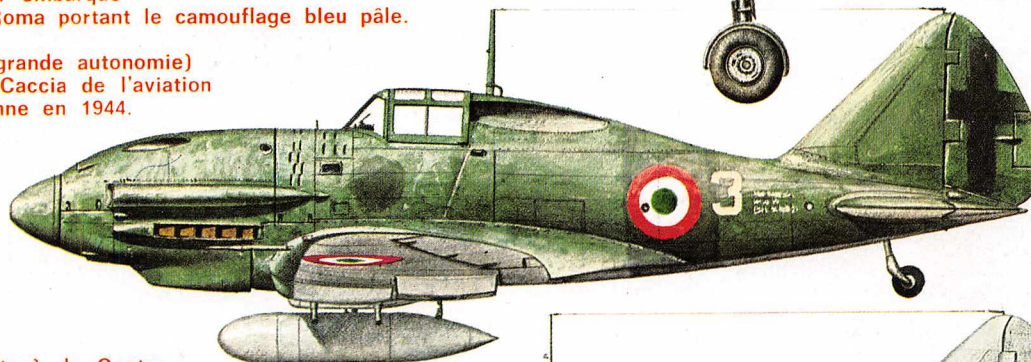


Re.2001 CB de la 150^e Squadriglia,
2^e Gruppo, 6^e Stormo à Ravenne en 1942.

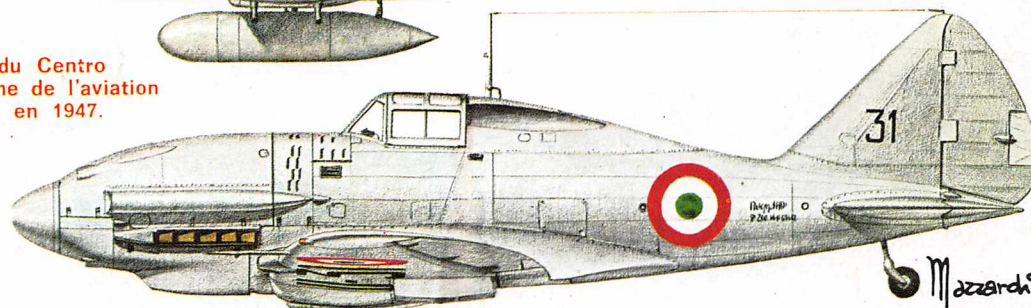


Re.2001 OR, chasseur embarqué
de l'Organizzazione Roma portant le camouflage bleu pâle.

Re.2001 S (version grande autonomie)
du Raggruppamento Caccia de l'aviation
co-belligérente italienne en 1944.



Re.2001 (de reco-meteo) du Centro
Osservazioni Meteorologiche de l'aviation
militaire, vu à Venise-Lido en 1947.



Mazzanti 75