

FIAT G.50 Bis A.S
« FRECCIA »

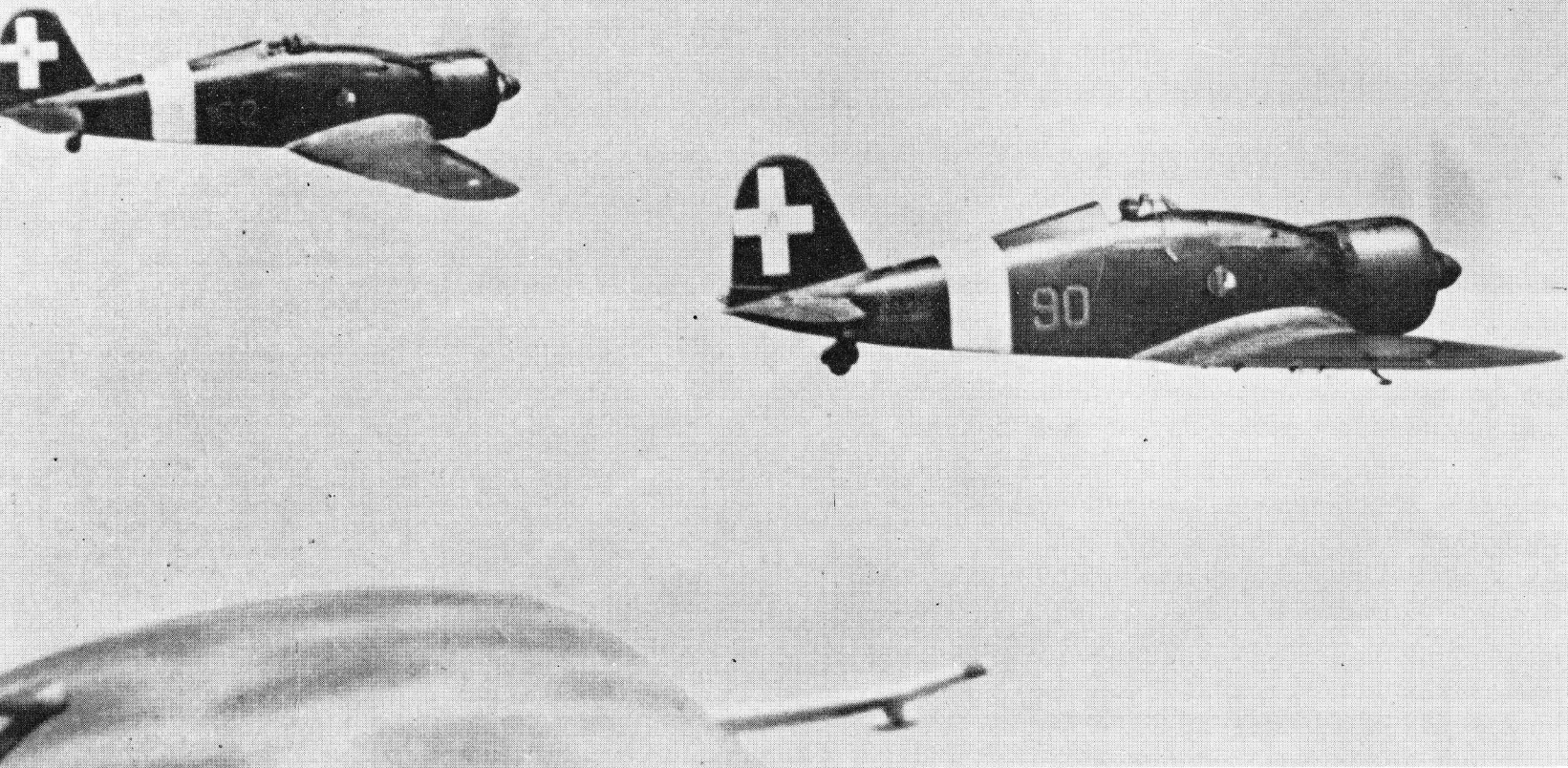
Avec un moteur Fiat A 74 R 1 C 38 à 14 cylindres en double étoile de 840 ch entraînant une hélice tripale métallique Fiat 3D 41-1 à vitesse constante.

Envergure	10,99 m
Longueur	7,80 m
Hauteur	3,28 m
Surface alaire	18,25 m ²
Poids à vide	2 077 kg
Charge utile	629 kg
Poids total	2 706 kg
Capacité carburant	419 litres
Vitesse maximale à 5 000 m	472 km/h
Vitesse de croisière	390 km/h
Vitesse minimale	114 km/h
Montée à 5 000 m en	8'
Plafond maximal	11 000 m
Autonomie	1 000 km
Course au décollage	200 m
Course à l'atterrissage	285 m
Armement : deux mitrailleuses Breda Safat MC de 12,7 mm alimentées à 300 coups par arme tirant à travers l'hélice.	



Détail de l'hélice, du capot-moteur et de l'orifice de remplissage des réservoirs d'un G.50 Bis de la première série.

*Cette "flèche" de la chasse italienne
atteignait rarement son but...*



FIAT G.50 «FRECCIA» (1)

par Italo de Marchi

La période 1934-1936 fut d'importance pour l'aviation de chasse, qu'elle fut italienne ou d'autres pays plus évolués sur le plan aéronautique. La pression des techniques nouvelles était irrésistible. Cette époque de transition achevée, il s'agissait de repartir sur des bases entièrement nouvelles en abandonnant aussi bien les biplans, que les monoplans gauches et ventrus à train d'atterrissage fixe et voilure encombrées de haubans qui étaient encore en service. En juillet 1936, le ministère italien de l'aéronautique lança un concours pour un chasseur intégrant les caractéristiques nouvelles. Les bureaux d'études y travaillaient depuis l'année précédente : Mario Castoldi préparait chez Macchi le MC.200 qui vola pour la première fois le 24 décembre 1937, Napoli Galassi, pour la I.M.A.M., élaborait le Ro.51 de 1937 qui vola d'abord avec un train fixe et Giuseppe Gabrielli, chez Fiat, « planchait » sur le G.50.

On peut débattre sur la mode de la courbe en dos de chameau que l'on remarque sur le fuselage de ce dernier type et sur le MC.200. Était-elle le fait des concepteurs ou répondait-elle à une spécification précise ? Les avis sont partagés et il est difficile maintenant de se prononcer. On peut toutefois penser à une recherche de visibilité avant au profit du pilote, coincé derrière un gros moteur en étoile. Le concours connut divers changements d'orientation ; demandant d'abord un armement de deux mitrailleuses de 12,7 et un canon de 20 en plus d'une soute interne, puis une seule arme avec une heure d'autonomie, on décida

finalement deux 12,7, deux heures d'autonomie en croisière et l'abandon de la soute à bombes interne.

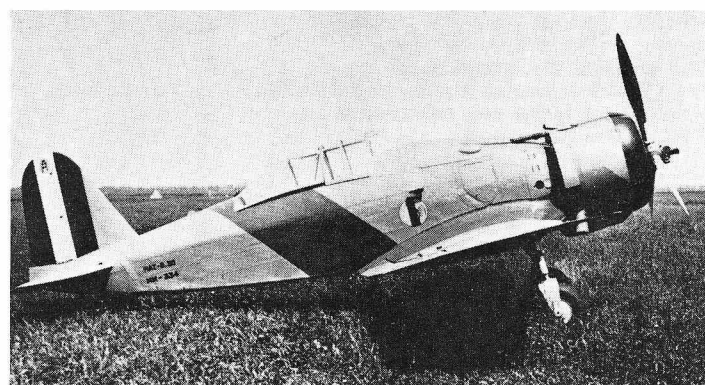
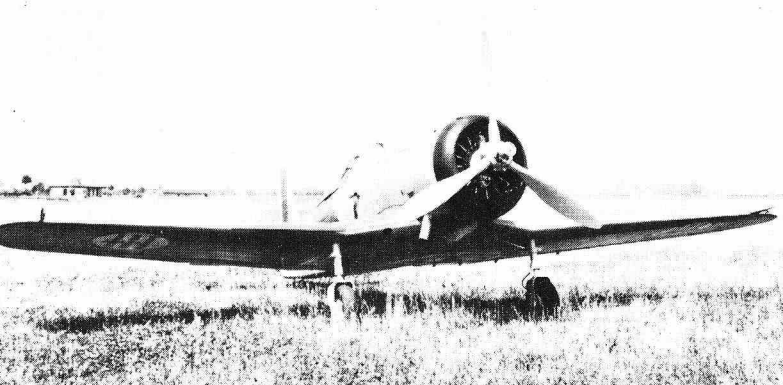
LE RESULTAT

Le manque de vitesse maximale élevée, phénomène comparable à celui des chasseurs similaires étrangers de première génération, tenait à l'absence d'un moteur en ligne italien de puissance suffisante. Malgré les exploits en Coupe Schneider de plusieurs hydravions de course Macchi dotés de puissants moteurs Fiat dont l'A.S.6 de 2 800/3 000 ch qui permit au MC.72 de porter à 709 km/h le record du monde de vitesse toutes catégories en 1934, on ne jugea pas utile

de construire un moteur susceptible d'un emploi courant en intrapolant l'A.S. 8 de 2 250 ch parce que l'on considérait que cette puissance était quasi absurde... Donc, pour ce concours de chasseurs, il fallait installer un moteur en étoile Fiat A 74 de 840 ch sur une cellule entièrement métallique à aile basse cantilever possédant une cabine fermée à verrière ouvrant vers l'arrière ; naturellement un train escamotable était exigé. Giuseppe Gabrielli était entré chez Fiat en 1931 où il représenta aussitôt la tendance moderniste quelque peu en opposition avec celle plus conservatrice de Celestino Rosatelli. Jusqu'au G.50, il



Le prototype du Fiat G.50 (MM334), ci-dessus et ci-contre, était en fait le premier chasseur italien moderne et ceci en 1937. Sur le côté il portait MP (Marina Pisa) en grandes lettres. Le train était de type Messier et la cabine fermée avait réclamé beaucoup d'études, étant une des premières verrières devant encaisser des vitesses de 500 kmh. Ci-dessous, le MM334 reçut un camouflage à bords droits à la mode 1936 (nous en avons parlé dans le Fana 114, page 42) et son armement.



Page précédente, ces G.50 Bis de la première série construite, appartenaient à une unité qui n'a pas été identifiée, probablement une école de chasse. Leur camouflage était entièrement Verde Oliva Scuro sur les surfaces supérieures.

s'était fait la main en dessinant l'hydravion G.1, les trimoteurs G.3 et G.7, l'hydravion de course G.6 et l'appareil de tourisme G.11. Mais ne furent finalement construits que les projets suivants : le petit trimoteur G.2 (sa formule fut reprise et agrandie et donna le G.12 de 1940), l'avion de tourisme G.5, le biplan d'entraînement G.8 et le bimoteur commercial G.18 qui fut mis en service par A.L.I. Dans le domaine des chasseurs, il n'avait réalisé que le projet du G.4, un biplace monomoteur de 1932 équipé d'un Fiat A 26 R de 760 ch.

Dès 1935, Gabrielli avait sur sa table les premières ébauches du G.50 prévu avec

une mitrailleuse de 12,7 synchronisée et un canon de 20 mm Oerlikon placé en voilure droite. Vu l'évolution des spécifications officielles, les études se prolongèrent jusqu'en juillet 1936.

En 1929, la Fiat avait acquis la société C.M.A.S.A. de Marina di Pisa, sur la mer Tyrrhénienne, face à la Corse ; ce fut là que se construisit le prototype MM 334 en profitant de l'expérience remarquable de la construction métallique acquise sur place, entre autres, grâce aux licences Dornier. Non encore muni de ses carénages de train, le nouveau chasseur montrait des lignes assez profilées à défaut d'être élégantes.

Achévé et transporté par train à Turin, ses essais débutèrent sur l'aérodrome de Mirafiori aux mains du pilote Giovanni de Briganti ; il effectua un quart d'heure de vol le 26 février 1937, sans critiques ni éloges particuliers. Sans équipement militaire, il atteignit 483 km/h, une altitude de 9900 m et grimpait à 6000 m en 7'10", son autonomie étant de 760 km. Par la force des choses, le G.50 était destiné à la production de série pour faire survivre l'usine C.M.A.S.A. autrement condamnée à disparaître... Aussitôt commandé à 45 exemplaires, il avait été le premier à voler des chasseurs du nouveau programme inaugurant ainsi, en Ita-

lie, la nouvelle génération d'intercepteurs. Le Macchi MC.200 vint six mois plus tard, l'A.U.T. 18 vola le 22 avril 1939 alors que le Caproni Vizzola F.5 était apparu le 19 février ; le Reggiane 2000 vint en dernier le 24 mai 1939.

EVALUATIONS

Les évaluations se poursuivirent entre Marina di Pisa, Turin et Rome, mettant en évidence, comme pour le MC.200 et le Ro.51, des phénomènes spontanés d'autorotations, dus au décolllement des filets d'air sur l'aile, assez dangereux à basse altitude. Le second prototype (MM. 335) s'écrasa d'ailleurs, avec de Briganti, incapable de sortir d'un piqué à haute vitesse.

Le 9 juin 1938 se déroulèrent à Guidonia, le véritable quartier général de l'aviation militaire italienne, les essais comparatifs des trois chasseurs qui étaient prêts, afin de choisir, en théorie, le meilleur. Une commission fut formée avec les généraux Monti et Pinna, les colonels Raffaelli et Torre ainsi que le commandant Cippi. Les pilotes retenus de ce centre expérimental furent le commandant du centre, Ugo Borgogno pour le Ro.51, le lieutenant Pancera pour le MC.200 et le colonel Lucchini pour le G.50. Le mieux, à notre sens, est de relater textuellement le rapport comparatif final.

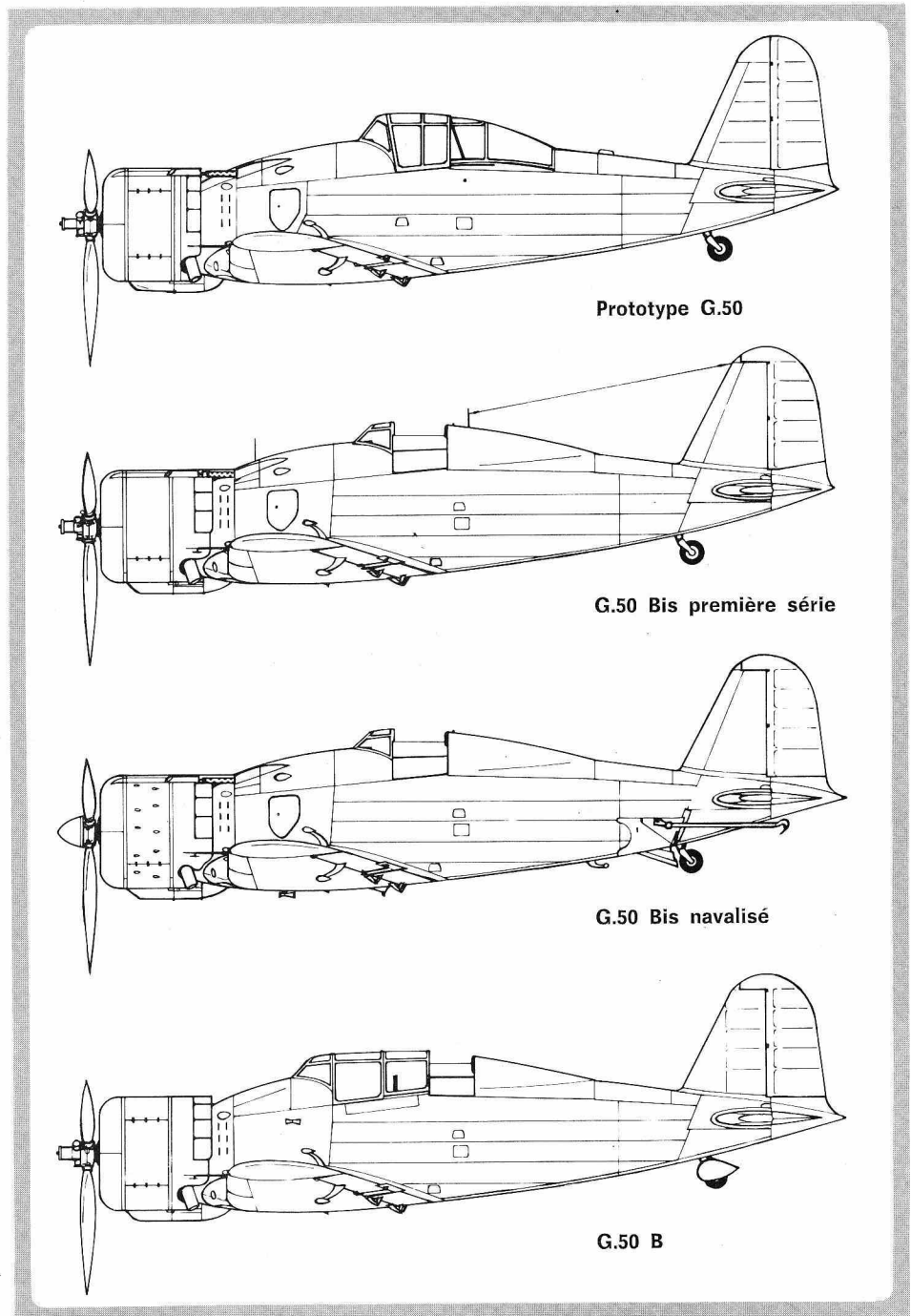
« Le programme des essais fut le suivant : A) décollage simultané. B) épreuve de vitesse à 500 m. C) combat simulé à 2 000 m entre G.50 et MC.200 puis entre G.50 et Ro.51. D) voltige à 2 000 m. E) atterrissage.

On n'a pas jugé bon d'opposer, en combat simulé, le Macchi au Ro.51 étant donné la grande différence de caractéristiques et de qualités de vol constatée lors d'essais antérieurs. Des essais accomplis il résulte :

- 1) Le MC.200 a une nette supériorité sur les deux autres au décollage, le pilote du G.50 ayant cependant fait état de la non-utilisation de la surpuissance en décollant. Le Ro.51 a décollé beaucoup plus long et mis 4 à 5 secondes de plus.
- 2) En passage vitesse à 500 m, le Macchi a nettement lâché ses concurrents et le G.50 a distancé le Ro.51.
- 3) En combat simulé entre le G.50 et le MC.200, le dernier volant plus vite et grimpant mieux pouvait se permettre l'initiative du combat mais, une fois engagé, le G.50 est parvenu à se maintenir presque toujours dans la queue du Macchi, démontrant ainsi, et spécialement en virage, de meilleures qualités évolutives. L'affrontement du Ro.51 et du G.50 a établi la très nette supériorité du dernier.

Après ces épreuves, les avions ont effectué une série d'évolutions acrobatiques : tonneaux, vrilles, grand huit, renversements, virage impérial, etc. Après cela, les avions ont atterri tout à fait régulièrement.

Les épreuves accomplies ont fourni des éléments suffisants à une première élimination et ont mis en évidence la supériorité du G.50 et du Macchi par rapport au Ro.51, soit pour leurs caractéristiques, soit pour leurs qualités évolutives et leur facilité de pilotage. La confrontation directe du MC.200 et du G.50 a confirmé que le Macchi avait l'initiative du combat mais que le G.50 lui était supérieur dans les engagements grâce à sa manœuvrabilité. On peut donc retenir que, en tenant compte du facteur humain dans ce genre de confrontation, un jugement défi-



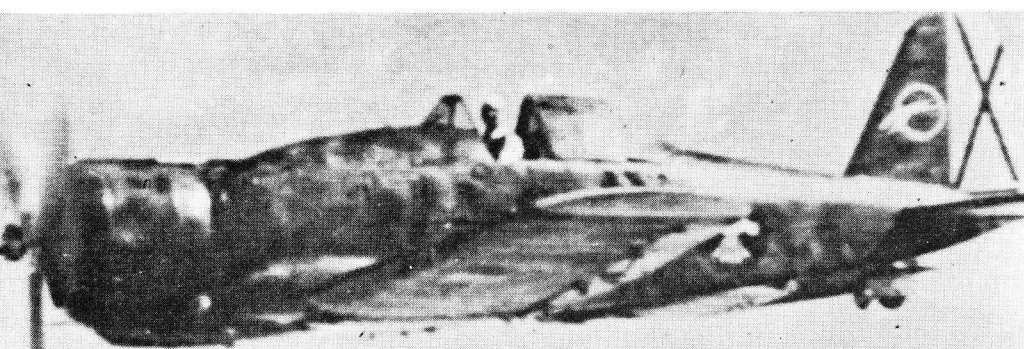
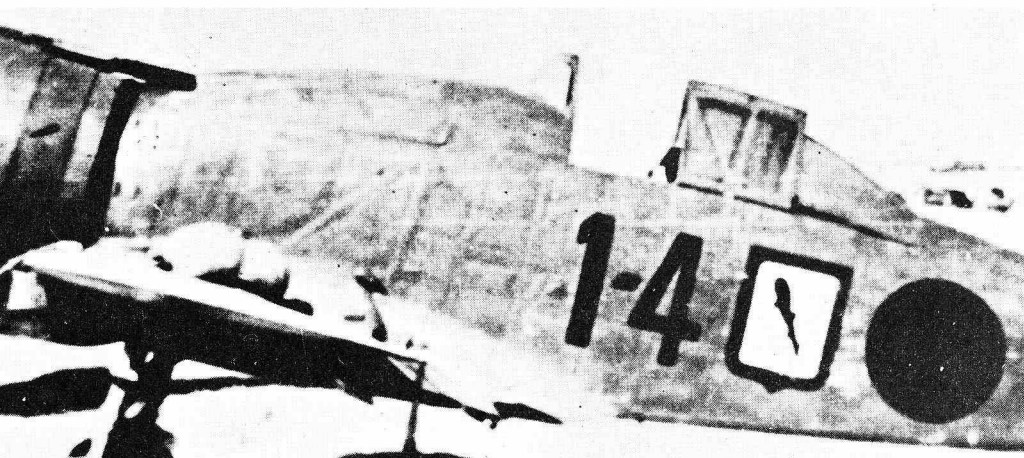
nitif sur les qualités évolutives du MC.200 opposé au G.50 ne pourra s'établir qu'après l'accomplissement d'autres épreuves de ce genre avec échange des pilotes.

Voici maintenant le compte rendu officiel de Lucchini sur le G.50.

« L'accès au poste de pilotage est facile avec ou sans parachute et la possibilité d'évacuation en vol existe tout en étant fatigante comme sur le Macchi. On est bien assis et il n'y a pas d'infiltrations de gaz d'échappement en cabine. Des commandes, le manche et le palonnier sont commodés parce que rationnellement disposés tout comme la manette des gaz et celle du correcteur altimétrique qui peuvent être manœuvrés graduellement. Par contre, il serait nécessaire que la commande du +100, c'est-à-dire de la suppression au décollage, soit disposée plus près du pilote sur

le Macchi. L'indicateur d'incidence est bien visible et la commande du plan fixe de queue est aisée. Celle des hypersustentateurs est aussi commode parce que située en face du pilote et qu'elle descend les volets au moyen d'un seul levier. Il ne serait pas mauvais que, pour les relever, il n'y ait plus qu'une manœuvre à faire au lieu de deux actuellement. Le freinage est efficace et progressif et la présence d'un frein à main de secours est très utile. Rien à dire sur la commande des volets de refroidissement du moteur sinon qu'il faudrait renforcer la manette.

Le relevage du train est bien conçu et rapide mais il serait préférable que sa rétraction puisse s'opérer en une seule manœuvre comme sur le Ro.51. Son indicateur optique de position est peu visible parce que mal éclairé. Le système de secours de sortie de l'atterrisseur n'a



pas encore pu être essayé en vol. Quant aux qualités de vol, on constate que le comportement est bon au roulage et que la séquence de décollage est brillante et régulière. On peut conseiller de ne pas chercher à partir avec la queue basse. On suppose que l'utilisation des volets améliore l'envol bien qu'on ne l'ait pas essayé faute de nécessité. Il n'existe aucune tendance à embarquer. L'atterrissage, qu'il soit trois points ou sur les roues principales, est sans problème.

Aucune instabilité transversale n'est créée par la manœuvre des volets qui, sortis, tendent à faire piquer légèrement l'avion. Il est souhaitable, en approche finale, de régler le plan fixe plein cabré. Dans le cas d'une remise des gaz, il est nécessaire de réaliser deux manœuvres rapides pour relever les volets. Les meilleures vitesses anémométriques sont de 200 km/h en approche et de 170 km/h

en courte finale. En comportement voltige, la vitesse d'attaque des vrilles est de 125-130 km/h avec perte d'une centaine de mètres par tour. La vrille à droite est saine et régulière, ce qui est moins le cas à gauche, d'où une petite différence dans la facilité à en sortir qui est aisée. Le tonneau lent se négocie aussi bien à droite qu'à gauche, tandis que le tonneau rapide à gauche est difficile, celui de droite assez bon. Le grand huit est assez facile à réaliser tout comme le virage à 90° qui se négocie plus serré qu'avec le Macchi. Le virage impérial est assez régulier, de même que le renversement.

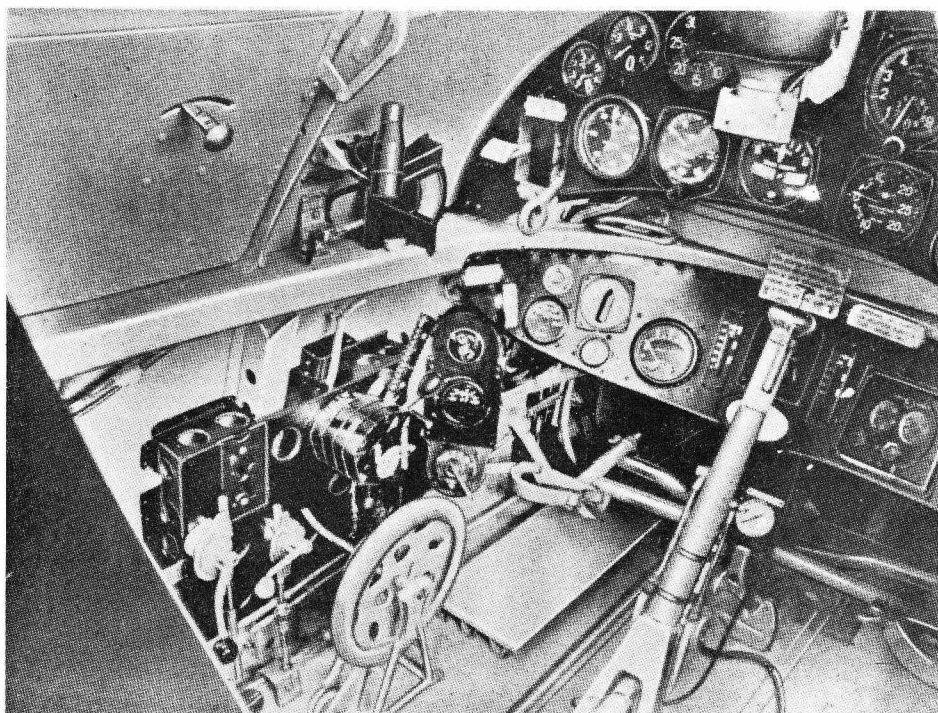
Au décollage ou en conditions particulières de vol, en modifiant le régime du moteur ou l'assiette de l'avion, on note des vibrations aux commandes, particulièrement dans le palonnier. Le phénomène a un caractère temporaire et non régulier.

Première mise en ligne du G.50, l'Espagne. Au sein du Gruppo Sperimentale de l'Aviazione Legionaria, une dizaine de chasseurs très semblables aux prototypes arrivèrent en Espagne au début de 1939, c'est-à-dire trop tard pour y être valablement essayés en combat. Les appareils étaient peints d'une couleur moutarde (brun jaune) parsemée de petites taches vertes, un des camouflages les plus opportuns au-dessus de l'Espagne. En dessous, les G.50 furent ensuite pris en compte par les Nationalistes espagnols et non récupérés par la Regia Aeronautica. On en signalait volant encore en 1943.

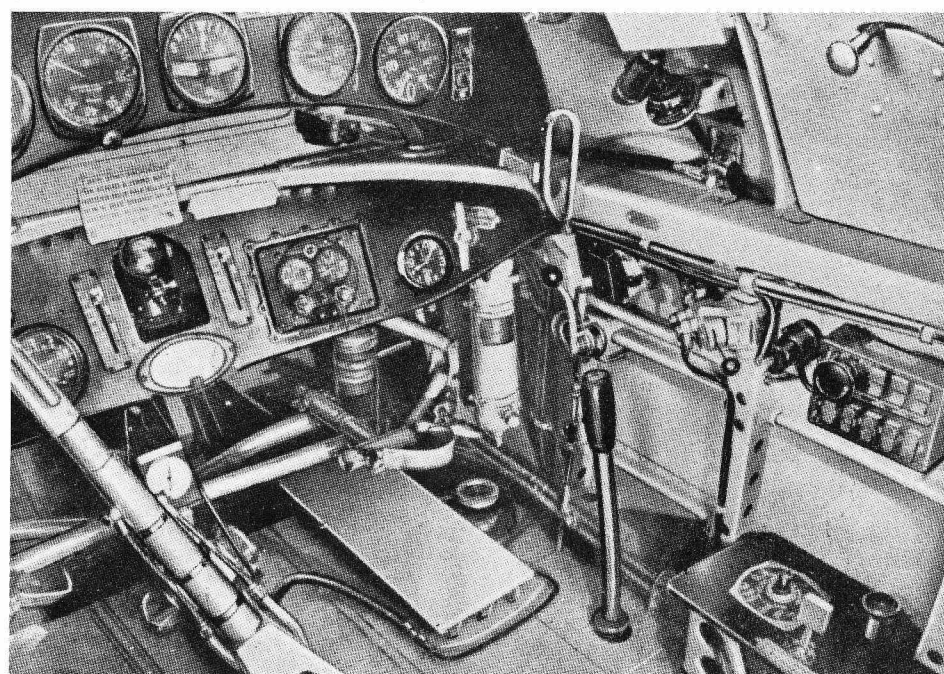
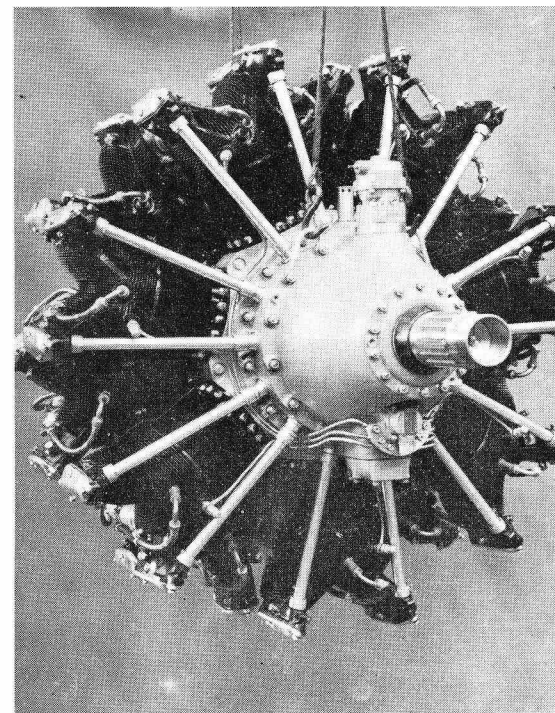
Au roulage, la visibilité est bonne mais légèrement inférieure, sur l'avant, à celle du Macchi ; au décollage, en montée et en vol horizontal, la position du pilote lui assure un bon champ de vision, comme sur Macchi dont le dessus de verrière est aussi relativement peu transparent. Bonne visibilité à l'atterrissage. Il paraît souhaitable que dans le sommet latéral de la canopée soit pratiquée une ouverture comme sur MC.200. »

En résumé, le meilleur était le Macchi, tout à fait à la hauteur de la renommée de la firme comme ce fut confirmé à l'usage par la suite, ceci après une retouche à l'aile, alors que le G.50 resta comme il était. En comparaison, le Fiat était plus large et plus court, pesait 122 kg de plus, 2 330 contre 2 208, volait moins vite, 483 contre 512 km/h, allait moins loin, 760 contre 870 km et ne montait à 6 000 m qu'en 7'10" contre 6'25". S'il était moins aérodynamique, moins stable en altitude et possédait des commandes dures, il montait par contre à 9 900 m contre 8 900 au Macchi et s'avérerait très robuste et très facile à vérifier ou à réparer.

Officieusement, le G.50 fut confronté l'année suivante au F.5 à Guidonia, les pilotes respectifs étant Cugnasca et Moci. Le Caproni lui fut supérieur à tous égards, se montrant un avion de race que l'on négligea à tort. Il est hors de doute que le Reggiane 2000 et le F.5 furent de très loin les meilleurs appareils de l'époque, mais ils eurent le tort d'arriver en retard et de n'avoir pas été épaulés par des sociétés puissantes.



Détails du poste de pilotage G.50, flancs gauche et droit. A droite, le moteur Fiat A74 RIC 38 dont on s'aperçut assez vite qu'il était insuffisant...



Le MC.200 et le G.50 retenus, la production de Fiat commença en octobre 1938 à Marina di Pisa, les trois premiers avions de série étant réceptionnés par les pilotes Beretta, Montelli et Sant' Andrea le 9 février 1939. Beretta se tua à Rome lors des premiers vols nécessaires à la mise au point de modifications indispensables comme l'augmentation de la surface des gouvernes de queue, de la verrière qui ne s'ouvrait que très difficilement à vitesse élevée et que l'on remplaça d'abord par rien du tout, laissant l'habitacle ouvert dans le style ancien, puis par un élément ouvert seulement en partie supérieure... On installa aussi le système d'oxygène, un démarreur autonome et un verrouillage de sécurité du train, toutes choses qui furent

graduellement adaptées sur les premiers avions de série déjà construits. L'entrée en service des nouveaux monoplans signifiait évidemment de nouvelles techniques de pilotage avec plusieurs accidents à la clef, ce qui amena les pilotes à les détester plus ou moins, jusqu'à ce qu'ils se soient habitués...

DESCRIPTION TECHNIQUE

De construction entièrement métallique, le Fiat G.50 était un chasseur d'interception à voilure cantilever basse équipé d'un atterrisseur escamotable. Son moteur, porté par un bâti en tubes d'acier au chrome molybdène fixé élastiquement à l'avant du fuselage, était un Fiat A 74 RIC 38 à refroidissement par air de 14 cylindres disposés en double étoile. Equipé d'un réducteur et d'un com-

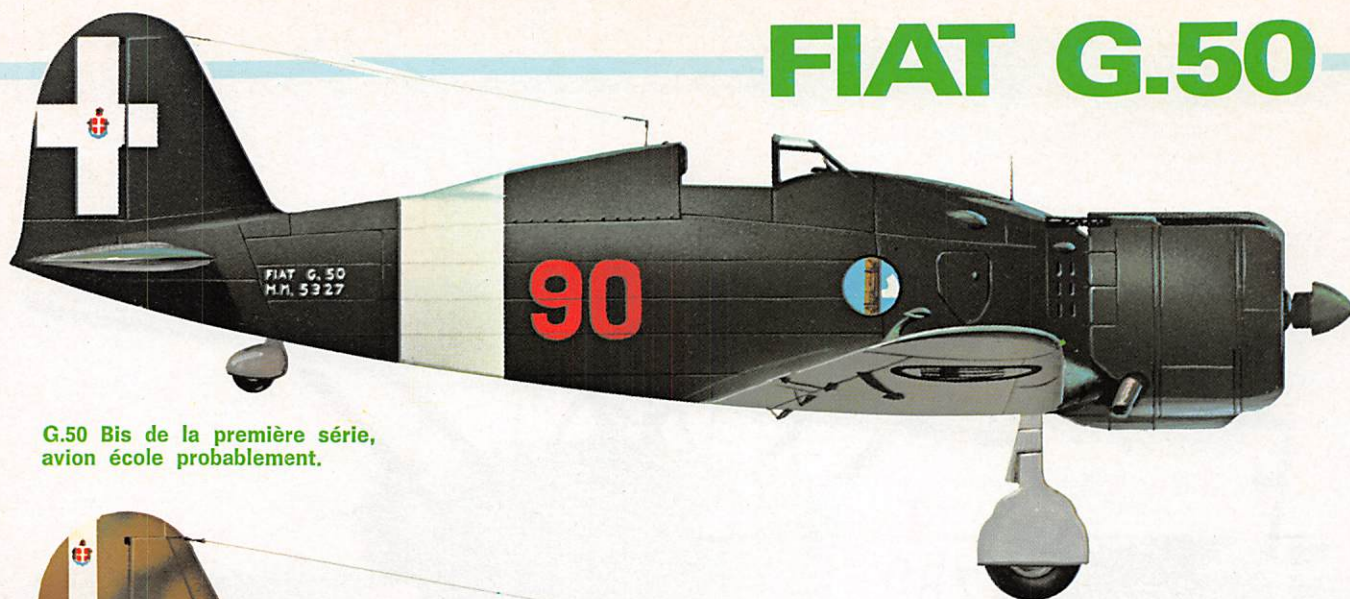
presseur, il donnait 840 ch à 2 400 tr/min à 3 800 mètres et 740 ch au décollage ou 870 avec le système + 100. Long de 1,51 m, pesant 610 kg à sec et 625 kg en ordre de marche, il avait une cylindrée de 31,25 l avec un alésage de 140 et une course de 145 ; l'hélice tripale métallique était une Hamilton-Fiat 3D 41-1 à pas variable et vitesse constante. Il était recouvert d'un important capotage annulaire en plusieurs sections se terminant par des volets mobiles de refroidissement, et surmonté de l'armement tirant au travers de l'hélice. Il s'agissait de deux mitrailleuses Safat de 12,7 mm à 300 cartouches chacune auxquelles on accédait, derrière la cloison pare-feu du moteur, au moyen de deux portes latérales donnant aussi accès aux réservoirs principaux de carburant. En voilure gauche, se trouvait une cinémitrailleuse OMI FM 62. Le démarrage du moteur se faisait par l'intermédiaire d'un moto-compresseur Garelli servant aussi à assurer le freinage pneumatique.

Le fuselage de construction semi-monocoque, de section semi-ovale, était basé sur quatre longerons, l'arrière étant constitué par une structure tubulaire porteuse d'empennages métalliques recevant des gouvernes entoilées. Les commandes de profondeur étaient rigides contrairement à celles de direction et des ailerons qui étaient mixtes par câbles, poulies et barres rigides. La roulette de queue non escamotable, avec amortisseur, débattait de 45° dans chaque sens avec un système automatique de rappel.

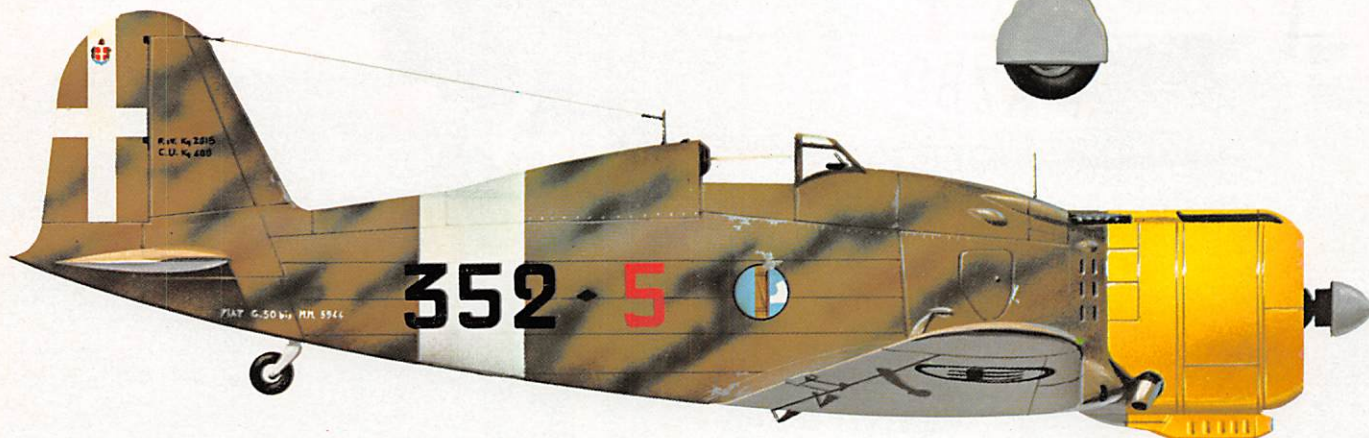
La cabine, d'abord à verrière intégrale, puis ouverte sur le dessus, était protégée sur l'avant par un pare-brise à quatre glaces, dont une en partie supérieure. Elle était caractérisée par la présence, à l'arrière, d'un arceau de sécurité que prolongeait l'appui-tête vers l'arrière. Le siège du pilote était réglable en hauteur et inclinaison. Les instruments se répartissaient en trois panneaux face au pilote qui disposait de l'oxygène provenant de deux bouteilles.

à suivre

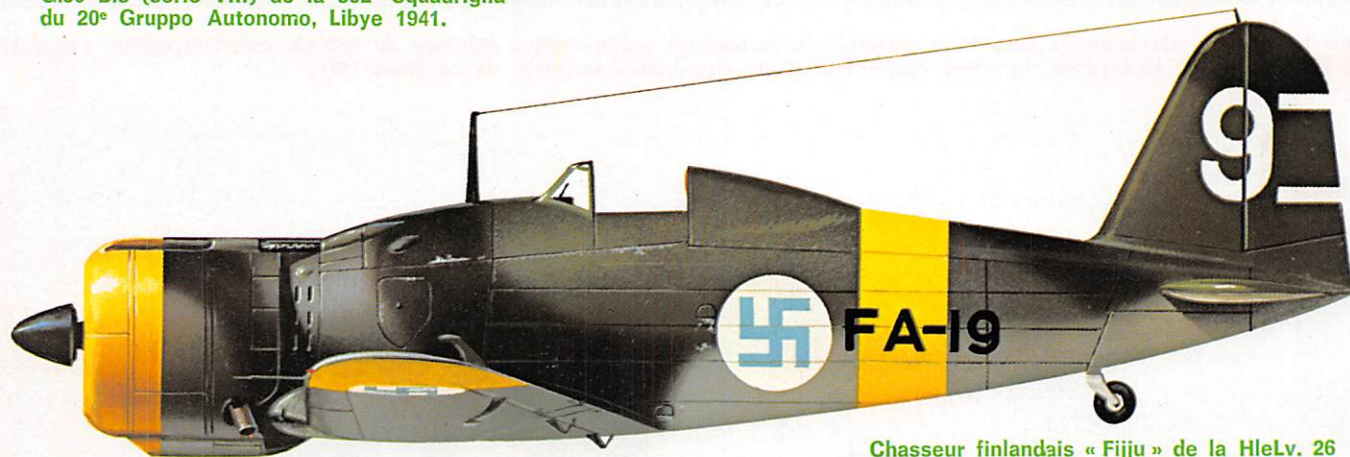
FIAT G.50



G.50 Bis de la première série, avion école probablement.



G.50 Bis (série VIII) de la 352^e Squadriglia du 20^e Gruppo Autonomo, Libye 1941.



Chasseur finlandais « Fijju » de la HleLv. 26 en 1941. Ce type de G.50 est des premières séries (noter la forme du gouvernail), le mât d'antenne est de fabrication locale.

G.50 Bis/As, chasseur bombardier de la 165^e Squadriglia du 12^e Gruppo Autonomo A.S.I., fin 1942.



Partout où l'Italie entre en guerre, il est là...



FIAT G.50 «FRECCIA» (2)

par Italo de Marchi

Sur les derniers modèles de G.50, on trouvait un émetteur-récepteur à ondes moyennes ARC. Le collimateur réflex était un S. Giorgio.

L'aile basse cantilever était construite en trois parties. Une section centrale en tubes d'acier était boulonnée au fuselage et recevait à ses extrémités les deux sections extérieures bilongérons de type caisson, elles aussi boulonnées. Longérons et nervures en « avional » recevaient le revêtement en alliage léger rivé. La section centrale, outre la cinémitrailleuse déjà citée, portait aux emplantures les radiateurs d'huile dont les réservoirs étaient placés en avant de la cloison pare-feu du moteur. Quant aux sections externes, elles renfermaient les deux réservoirs secondaires de carburant ; avec les deux de fuselage plus une petite nourrice, la capacité interne était de 419 litres sur le G.50 bis. Les volets actionnés hydrauliquement (ils rentraient tout seuls à partir d'une certaine vitesse) étaient en quatre éléments et les ailerons entoilés et encastrés étaient compensés aérodynamiquement.

L'atterrisseur principal, d'abord un Mes-

sier puis un Magnaghi, se rétractait vers l'intérieur. Les jambes de force munies d'amortisseurs oléo-pneumatiques portaient les roues en « électron » par l'intermédiaire d'une fourche, roues freinées pneumatiquement ou par frein de secours à main. La rétraction s'opérait hydrauliquement tandis que la sortie se faisait pneumatiquement par air comprimé, la position étant donnée par des indicateurs optiques placés sur la voilure.

L'installation électrique comportait une génératrice ainsi que deux batteries placées sous le pilote.

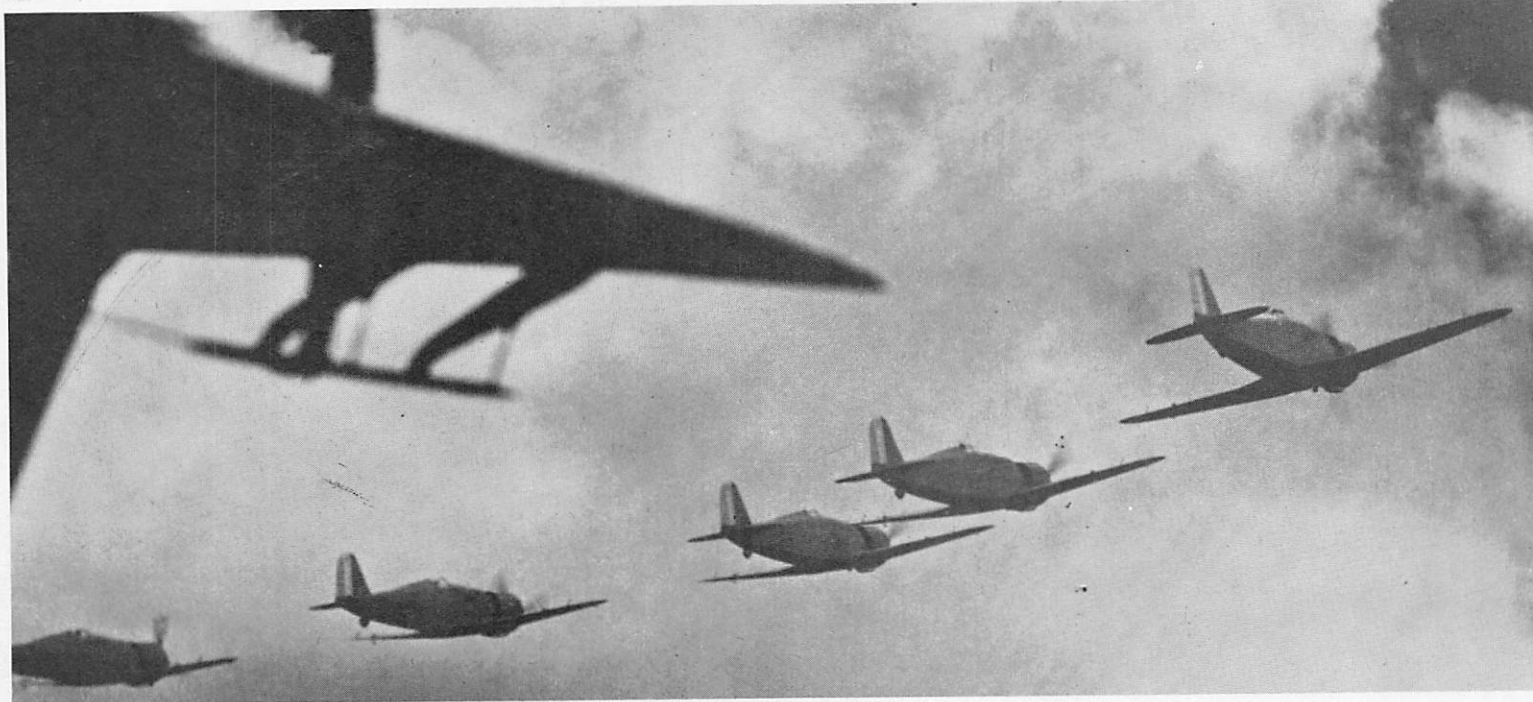
DANS LE CIEL D'ESPAGNE

Dans le cadre du soutien militaire germano-italien à Franco se sont inscrites les premières expériences pratiques du G.50. Douze pilotes et autant d'appareils, sous le commandement du major Mario Bonzano, s'embarquèrent pour l'Espagne en février 1939 afin d'expérimenter la nouvelle machine en conditions opérationnelles véritables. Appartenant au Gruppo Sperimentale da Caccia, les G.50 furent remontés à Reus et gagnèrent, un mois plus tard, le terrain de Escalona près de Tolède. Ils reçurent les marques de la Croix de Saint André

de l'Aviacion Legionaria et l'insigne « Asso di bastoni » du 23° Gruppo Caccia. Arrivés trop tard, ils ne participèrent pas véritablement au conflit puisque aucun avion ne fut perdu en opérations à l'exception d'un sur ennuis mécaniques. Comme tous les autres avions italiens, ils furent pris en charge par les nationalistes espagnols et participèrent à la grande parade de la victoire à Madrid avec le Grupo de Caza 27 qui utilisait également des Heinkel 112. Ils opérèrent ensuite un certain temps au Maroc puis furent retirés du service par manque de rechanges. Le 2 février 1943, l'un d'eux volait encore.

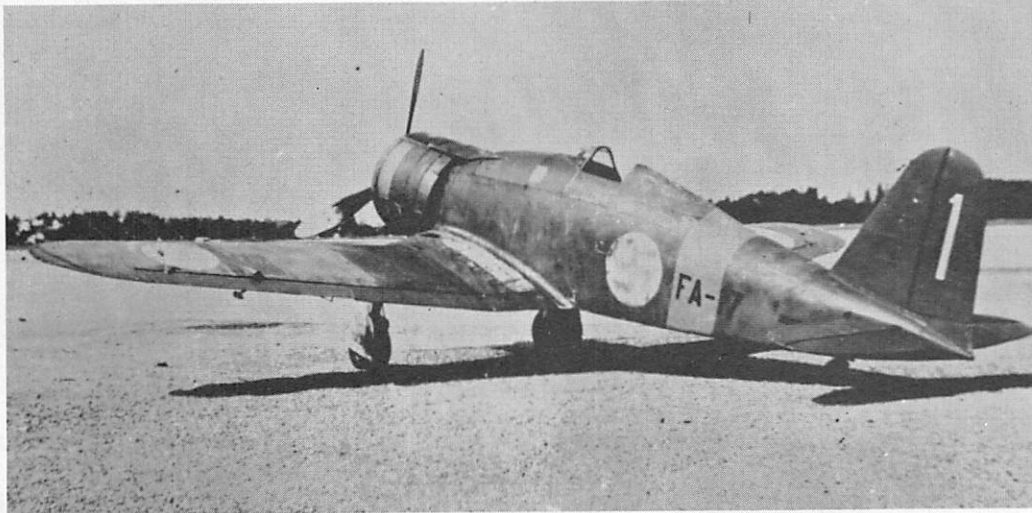
EN FINLANDE

Un baptême du feu beaucoup plus réaliste eut lieu dans l'extrême nord de l'Europe. Dans sa recherche désespérée d'armes devant lui permettre de résister au colosse soviétique, la Finlande pensa au G.50. Toute l'industrie aéronautique italienne, et la Fiat en particulier, était traditionnellement exportatrice, même dans cette période tendue d'escarmouches guerrières et au détriment parfois des nécessités intérieures jamais satisfaites. Tout ceci était risqué



pour des raisons de politique économique et de prestige. On ne sait guère généralement que même la France et l'Angleterre lui commandèrent des centaines d'appareils...

En 1939, un groupe de pilotes militaires finnois dirigés par le lieutenant Tapani Harmadjia fit la navette entre Helsinki, Turin et Guidonia. Une preuve de la robustesse du G.50 fut donnée par un piqué, à Guidonia le 14 novembre 1939, de Harmadjia qui atteint 782 km/h sans autres dégâts qu'un pare-brise abîmé. En maintes occasions, ces pilotes finlandais se montrèrent audacieux et capables. Commencée le 30 novembre 1939, la première guerre finno-russe déclencha la commande immédiate de 35 appareils, les deux premiers étant remis aux pilotes à Noël. Bizarrie de la politique, le pacte germano-soviétique de non-agression signé par von Ribbentrop et Molotov retarda de quelques mois les livraisons de 12 autres avions qui, avec les deux premiers, devaient transiter en chemin de fer par l'Allemagne, toute autre voie étant bloquée par la guerre mondiale désormais installée. Les 14 appareils baptisés « Fijju » (flèche) arrivèrent en février 1940 avec les pilotes dont une partie était des volontaires italiens, entre autres Guagnasca et Manzocchi. Les G.50 remplacèrent aussitôt les « Gladiator » en service à l'escadrille HLeLv 26 d'Utti, tandis que 12 autres Fiat arrivaient à cette période de mars. Ils ne connurent pas le baptême du feu avant l'armistice de mars, époque où ils étaient peints en vert olive et gris pâle avec codes FA-1 à FA-35. Juste avant la reprise des hostilités en juin 1941 ils furent repeints en noir, vert et bleu clair, avec codes sur les flancs de fuselage. Après la reprise des combats, la HLeLv. 26 opéra sur divers terrains, utilisant ses G.50 pour l'interception jusqu'en 1944, année où l'unité passa sur Brewster « Buffalo ». Les G.50, malgré des conditions climatiques très difficiles s'octroyèrent des dizaines de victoires. Olli Puhakka et Oliva Tuominen (ce dernier obtint sur Fiat 23 de ses 43 victoires) furent les grands as parmi les 10 pilotes qui se taillèrent cette réputation avec le G.50.



En haut, une patrouille de G.50 Bis du 51^e Stormo de Ciampino (Rome) en 1940 juste avant l'adoption de la croix blanche sur la queue. Ci-dessus, un G.50 finlandais ; une cinquantaine d'avions de ce type servirent aux pilotes finnois avec des résultats non négligeables. Des moteurs A74 leur étaient encore envoyés en 1944 comme rechanges...

Tuominen reçut la Croix Mannerheim, la plus grande distinction finnoise, pour avoir abattu, le 17 août 1941, 4 bombardiers russes en 4 minutes, exploit limité par l'enrayage de ses armes... Le sergent Manzocchi, l'un des volontaires italiens étant restés en Finlande, fut tué au combat. Quant aux G.50, relégués en école de chasse au printemps 1944, ils disparurent assez rapidement sur accidents et par manque de pièces détachées.

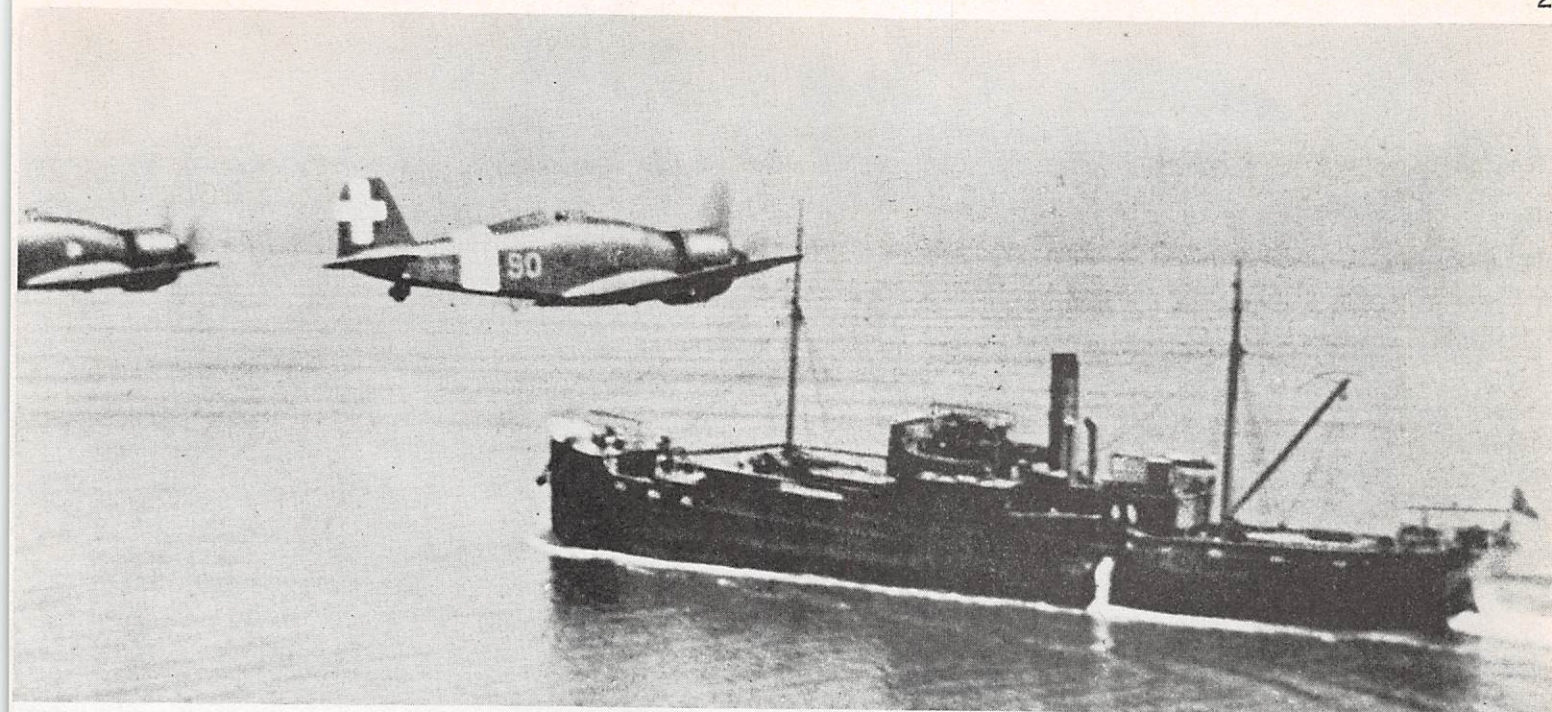
AU-DESSUS DE LA MERE PATRIE

Retournons en Italie. En 1939 fut passée une commande supplémentaire de 200 appareils, y compris les finnois. Les premiers G.50 de la Regia Aeronautica arrivèrent aux Gruppi 20 et 21 du 51^e Stormo de Ciampino dont l'insigne était un chat noir en train d'attraper trois souris vertes ; les 15 premiers avions furent en ligne le 1^{er} novembre 1939. En 1940 en fut aussi équipé le 52^e Stormo nouvellement créé à Pontedera,

près de Marina di Pisa, d'abord avec le seul 22^e Gruppo, leurs appareils étant déjà modifiés avec la verrière ouverte. Les premiers lots fabriqués par la C.M.A. S.A. portaient les matricules militaires MM 4721 à 4756, 4937 à 4966 et 5361 à 5485 totalisant 236 avions en 1940.

A l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, il y avait 118 G.50 en ligne dont 97 opérationnels répartis comme on l'a vu entre le Latium et la Toscane. Le 51^e couvrait les zones de Rome et Naples et le 52^e se disposa rapidement au Piémont et en Ligurie et fut le premier à faire parler les armes dans la courte, inutile et peu reluisante guerre contre la France. Mussolini croyait en un conflit bref et désirait impérieusement accaparer le plus qu'il pouvait de conquêtes, les considérations morales n'ayant plus cours...

Le 15 juin, les G.50 escortèrent des S.79 qui bombardèrent le port corse de Calvi tandis que les 17 et 19, ils s'attaquèrent directement, à basse altitude, aux aéro-



dromes de Borgo et de Ghisonaccia, toujours en Corse. A partir du 21, les G.50 du 22° Gruppo escortèrent encore des bombardiers sur le massif alpin pour une absurde offensive aérienne contre les fortifications montagnardes de Haute-Savoie. Toutes ces opérations prirent fin le 24 juin.

CHEZ LES BELGES

Jusqu'ici, l'emploi du G.50 avait été sporadique, sinon marginal, le chasseur biplan Fiat C.R.42 prééminant très largement dans la chasse italienne ; mais Mussolini en personne, malgré l'avis totalement défavorable de l'état-major aéronautique, désirait figurer aux côtés de l'Allemagne dans ce qu'il croyait être l'attaque décisive contre l'Angleterre. Impressionné par l'invasion et la grande offensive aérienne de l'été 1940, intoxiqué aussi par la propagande allemande, le Duce, plus que jamais convaincu d'une

paix désormais proche, ordonna la constitution d'un corps aérien italien, le C.A.I., composé de 75 bombardiers B.R.20 et 5 Cant Z.1007 bis, de 50 chasseurs C.R.42 et 48 G.50. Ces derniers provenaient du 20° Gruppo détaché du 51° Stormo pour former, avec les C.R.42 du 18° Gruppo séparé du 3° Stormo, un 56° Stormo Caccia Terrestre. Ce dernier gagna la Belgique, par étapes, le 19 octobre, le 18° s'installant le 22 à Maldegen près de Bruges et le 20° à Ursel.

La première action consista en l'escorte diurne de 15 B.R.20 du 43° Stormo allant bombarder Ramsgate par 39 C.R.42 et 34 G.50. Ils essuyèrent un feu de D.C.A., sans pertes. Le 11 novembre, 24 G.50 décollèrent et, faute d'une bonne météo, ne purent rejoindre 5 Cant Z.1007 allant bombarder Great Yarmouth et durent rentrer.

Le manque d'entraînement au vol de

nuît, la faible dotation en appareils radio-électriques de bord, les cabines ouvertes par des températures de moins 40° à 7 000 m avec impossibilité de brancher les combinaisons chauffantes qui auraient été le seul moyen pour ne pas se geler, le temps très inclément et la situation stratégique mouvante furent les raisons de l'échec de cette expédition italienne ; elle prit fin le 3 janvier 1941, les unités quittant la Belgique à l'exception de deux escadrilles de G.50 qui restèrent jusqu'au 15 avril, les 352° et 353° qui, de Maldegen puis de Desvres, accomplirent exclusivement des missions d'interdiction entre Dunkerque et Calais. En six mois d'activité, les G.50 accomplirent 662 vols de guerre comptant pour 1 341 heures de croisières de surveillance, d'escortes de convois, de décollages sur alerte. Les Allemands avaient déjà formellement promis le passage des pilotes de chasse italiens sur Bf 109, mais quoi qu'il en soit, ces G.50 allèrent ensuite presque directement en Afrique où ils rencontrèrent au début des conditions climatiques inverses et tout aussi préoccupantes.

En haut, des G.50 à l'entraînement survolent un navire italien. Ci-dessous, les « Freccia » débarquent... en Belgique devant les Allemands dubitatifs. La plupart des avions ont encore l'indice d'escadrille 351 car ils proviennent du 51° Stormo. Ils portent tous l'insigne du chat attrapant les souris.





OPERATIONS CONTRE LA GRECE

Moins brillant que le MC.200, le G.50 fut normalement employé sur les fronts secondaires, ou mieux, plus décentrés.

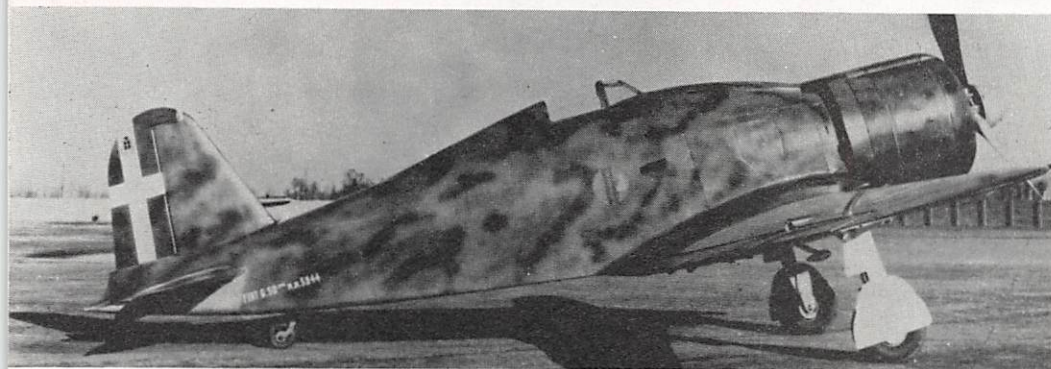
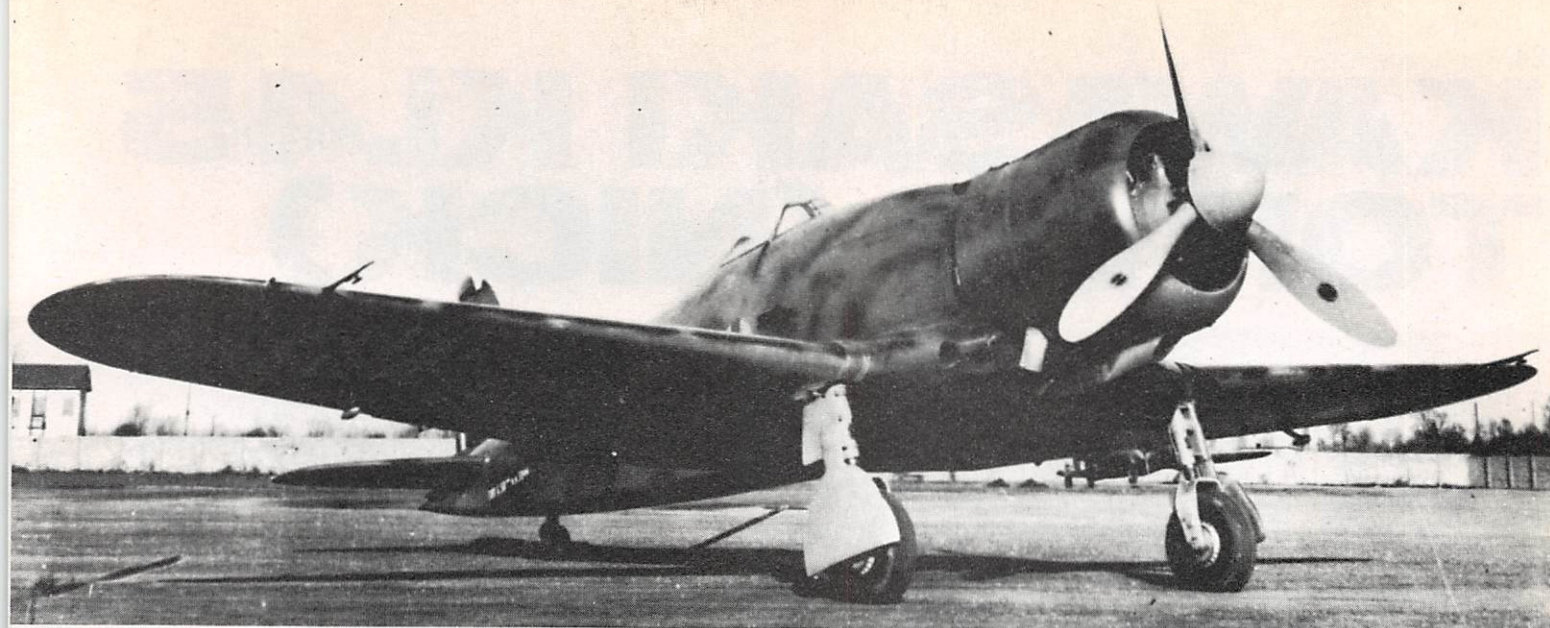
A la même époque que l'expédition en Belgique, un nouveau front s'ouvrit le 28 octobre 1940 aux confins de la Grèce et de l'Albanie. On y affecta 80 G.50, soit la moitié de tous les chasseurs sur ce front, 47 étant répartis en Albanie entre les Gruppi 24^e et 154^e et 33 avec le 2^e Gruppo du 6^e Stormo, de l'autre côté donnant sur la mer Adriatique, dans les Pouilles. Les combats furent surtout acharnés avec les Gloster « Gladiator » de la R.A.F. venus au secours de l'aviation grecque exsangue, puis avec les « Hurricane ». Le problème de l'infrastructure fut critique en une région où les pluies inondaient tout ; elles contraignirent à abandonner Berat pour la piste en ciment de Devoli qui avait la particularité d'avoir des raccords en bois ! Outre les missions d'interception des adversaires et d'escorter les bombardiers, les G.50 accomplirent des actions tactiques parmi les vallées étroites de ce pays montagneux ; la première perte fut le lieutenant Meneghel qui disparut au-dessus de Coritza alors qu'il tentait de grimper vers une escadrille de « Gladiator ».

Le 7 novembre fut une journée marquée par la mort du lieutenant Walter Franchino, un ancien d'Espagne. Après avoir abattu deux Anglais le matin, son G.50 fut endommagé par un avion italien l'ayant pris pour un ennemi. Un jeune pilote n'ayant pu descendre son train dans l'après-midi, il s'envola pour lui enseigner visuellement un vieux truc du

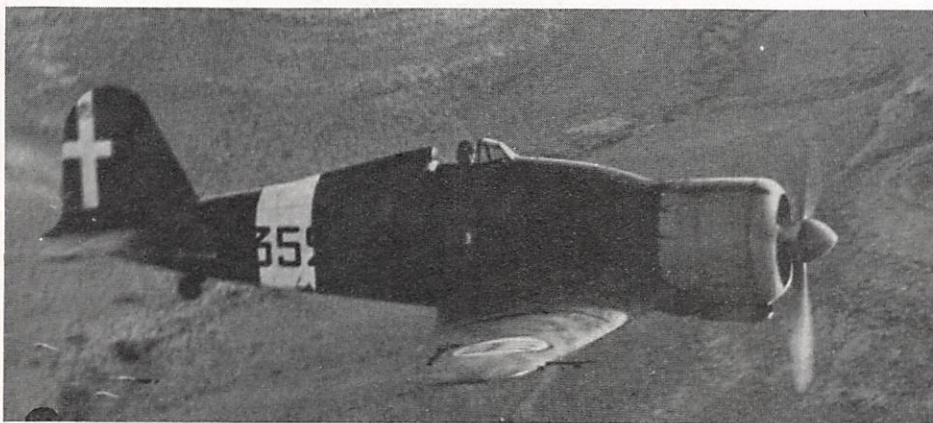


métier : se mettre en piqué et faire une ressource brutale. Le train du novice sortit mais l'aile du G.50 de Franchino, endommagée le matin, se brisa. Encore une fois, l'absence de radio avait tué un bon pilote. Dans un de ces duels serrés avec les biplans, le lieutenant Manichelli eut son empennage happé par l'hélice d'un « Gladiator » qui partit aussitôt en vrille tandis que le G.50 s'en sortit et fit 200 kilomètres pour rejoindre sa base, tandis

que la même aventure arrivait à un autre pilote engagé avec un « Blenheim », le pilote italien s'en tira lui aussi... Si la supériorité du G.50 sur le « Gladiator » était assez nette (six abattus le 22 décembre, cinq le 13 février 1941), la musique changea totalement avec l'apparition des « Hurricane » obligeant les MC.200 à venir à la rescousse. A la première rencontre sur Devoli, le 20 février, les pilotes Fusco et Bassi furent abattus



Page précédente, en haut, avant une mission en Albanie des officiers de la 354^e Squadriglia (24^e Gruppo) définissent la tactique du jour. Ci-contre, coup d'œil arrière sur un G.50 Bis, on voit sur le capot la goulotte de tir de gauche et la porte d'accès à l'habitacle où l'on voit le viseur dans la glace de pare-brise. Ci-dessus, deux vues d'un même Fiat G.50 Bis (Matricola Militare 5944) de la série VII C.M.A.S.A. en 1941, tout neuf sorti d'usine avant d'être affecté à une unité. Ci-dessous, un G.50 Bis As en Afrique du Nord appartenant à la 352^e Squadriglia. Ces appareils étaient souvent employés aux missions d'escorte des Ju 87 Stuka allemands et italiens. En escorte rapprochée, les G.50 essayaient surtout de couvrir les Stuka à la sortie de leur piqué, instant spécialement dangereux où le bombardier était très vulnérable.



dans un « chaudron » mémorable où étaient engagés 22 G.50 ; la propagande de l'époque clama 12 victoires pour les Italiens, les Anglais s'en attribuant 26 ! La démesure était partout... L'intervention allemande mit un terme à la guerre sur ce front. Des G.50 restèrent en Grèce avec le 151^e Gruppo, d'autres allant dans les îles de la mer Egée avec le 154^e Gruppo.

LE THEATRE AFRICAIN

Et même le désert vit l'intervention du « Freccia » (flèche) comme avait été baptisé le G.50 en 1940 quand tous les types d'avions italiens avaient reçu un surnom populaire. Bien que toujours en minorité en Afrique, le G.50 était à cette époque le seul monoplane moderne qui y était disponible. Pour garnir ce front très étendu, le plus important à l'époque critique de la contre-offensive

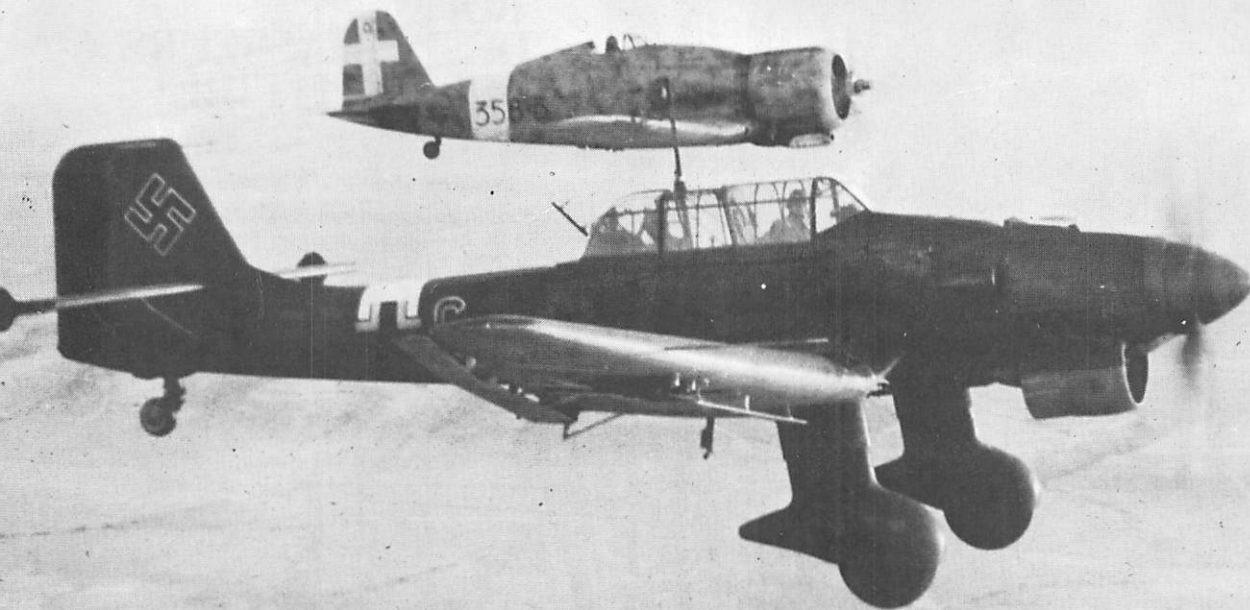
anglaise, arriva, le 21 décembre 1940, la 358^e Squadriglia avec 9 G.50, puis, le 6 janvier 1941, ce fut le 2^e Gruppo au complet du 6^e Stormo, avec les Squadriglie 150a et 152a, retiré de Grèce et équipé du nouveau G.50 bis. La 358^e lui fut adjointe. A ce stade, on ne peut plus différencier les G.50 des G.50 bis, les deux versions de l'appareil volant ensemble dans les mêmes escadrilles ; leur nombre varia de 20 en février 1941 à 80 en octobre. Au début, il y eut beaucoup de difficultés liées à la région et qui furent résolues par l'emploi des filtres anti-sable. Ce sable du désert qui s'infiltrait partout réduisait de 90 % la vie des moteurs qui, en tous cas, étaient incapables de faire dépasser 4 000 mètres à l'avion...

La première action des avions basés à Derna en Libye se déroula le 9 janvier avec les 3 seuls G.50 disponibles, sur 18, épargnés par le sable, et pilotés par le capitaine de Prato, le lieutenant Metellini et le sous-lieutenant Pagliani pour escorter trois « bombardiers » Fiat C.R.32 de la 160^e Squadriglia. Evoluant au-dessus des biplans, ils rencontrèrent bientôt des « Hurricane ». De Prato attaqua un Anglais de face, tous deux faisant feu de leurs armes et dégageant au dernier moment. Le G.50, endommagé, brûlait et il fallut le poser train rentré de toute urgence.

De Prato, commandant la 150^e Squadriglia, premier pilote italien à dépasser 1 000 km/h pendant les essais du Reggiane Re 2005, se jeta de l'avion alors qu'il glissait encore assez vite ; Pagliani le vit à terre mais l'estima perdu. De Prato fut ramassé par un Libyen et mis à dos d'âne. Plus loin, ils trouvèrent le Lnt Giacomello, un pilote de C.R.32, qui s'était posé, blessé. Survint un « Hurricane » qui incendia son biplan. Le Libyen conduisit les deux hommes à l'abri dans une grotte naturelle. Un trimoteur SM.81, envoyé à leur recherche, accompagné de deux « Freccia », les repéra et atterrit dans le désert pour les récupérer. Il arriva à Derna alors que des « Hurricane » tournaient encore au-dessus de l'aérodrome et s'en allaient ; probablement à bout de munitions, ils n'attaquèrent pas le SM.81. C'était ça la chance ! Le 2^e Gruppo rentra en Italie le 22 juillet 1941 après une centaine de missions d'escortes rapprochées et d'attaques au sol.

à suivre

Chasseur d'escorte, chasseur-bombardier, avion école, appareil embarqué sans porte-avions... La fin de carrière d'un intercepteur démodé...



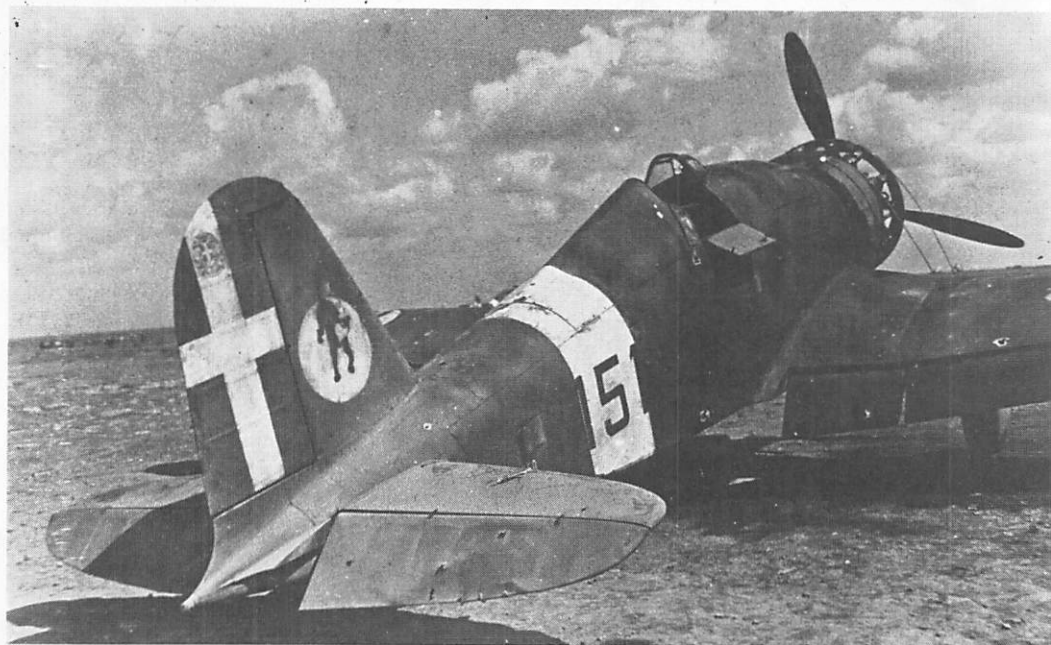
FIAT G.50 «FRECCIA» (3)

par Italo de Marchi

En janvier 1941 étaient arrivés sur place les G.50 du 155° Gruppo C.T. et puis ceux du 20° Gruppo qui restèrent en Libye jusqu'en décembre 1941, accomplissant plus de 4 000 heures de vols de guerre en 7 mois. Toutes ces unités prirent part aux opérations de retraite de la Tripolitaine et de la reconquête de la Cyrénaïque avec des G.50 mais surtout des G.50 bis.

A propos du 155° Gruppo, le 15 septembre 1941, ses 15 G.50 atterrirent à Gambut et eurent tous leurs pneus crevés par des clous qui avaient été lancés sur les pistes par ces malins d'Anglais. Les avions furent à nouveau prêts le lendemain matin et attaquèrent les pistes des aérodromes de Sanyat et Stheserat où ils détruisirent au sol 7 P-40 et 8 « Hurricane » tout en essuyant le feu de projectiles spéciaux contre les avions volant à basse altitude, projetant des filaments métalliques. Tous les G.50 rentrèrent néanmoins, l'un avec deux câbles de 10 mètres de long pris dans les ailes. Cette arme curieuse est peu connue dans l'histoire de la guerre aérienne, son efficacité semblait en tous cas douteuse...

En octobre 1941, les G.50 opérationnels étaient au nombre de 80 sur un front toujours en accordéon de replis et d'avances. Le 21 novembre, les 21 avions du 20° Gruppo furent surpris à Sidi Rezegh par des tanks anglais qui en détruisirent ou capturèrent 16. Sur 9 G.50 ayant réussi à mettre leur moteur en route, trois seulement réussirent à décoller au

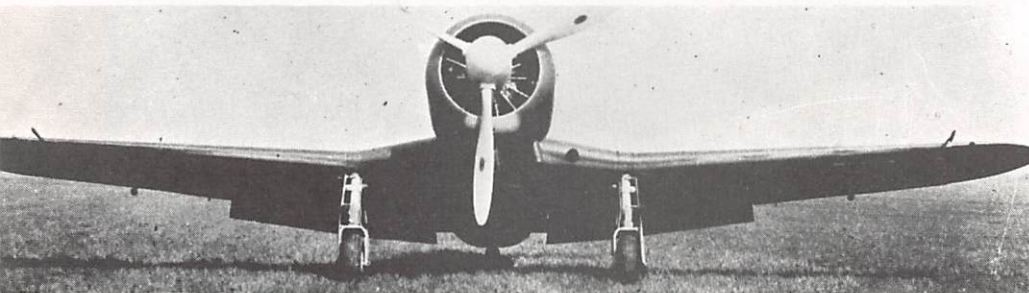
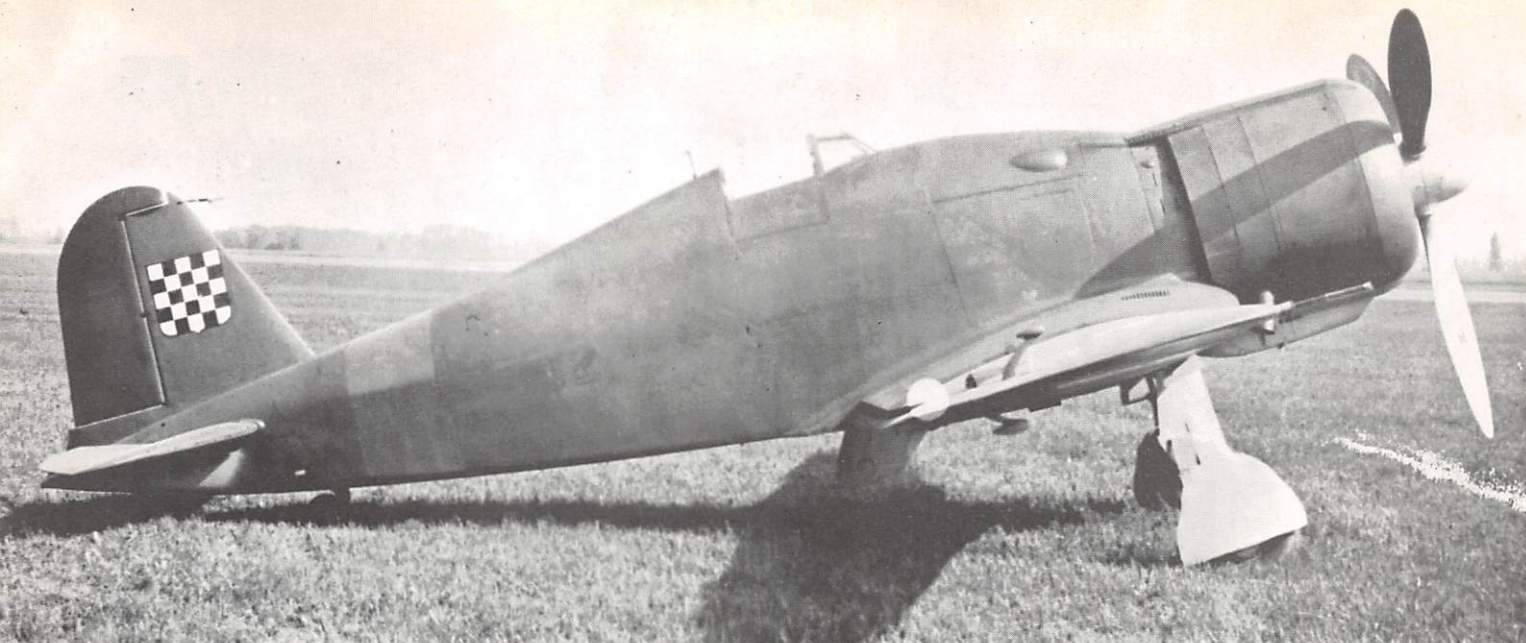


En haut, les deux appareils les plus vulnérables du secteur africain, l'un escortant l'autre... Un Ju 87 escorté par un G.50 de la 358° Squadriglia. Ci-dessus, un G.50 Bis de la 151° Squadriglia (20° Gruppo, 51° Stormo) abandonné à Sidi Rezegh après un mitraillage du terrain.

milieu des tirs et de la confusion, comme le sergent Tarantola qui parvient à sauter un tank traversant la piste juste à ce moment-là... Les pilotes capturés réussirent tous à s'enfuir par la suite lors

du repli hâtif des Anglais.

Dans la nuit du 15 décembre eurent lieu d'autres actions par surprise comme à Agedabia où les commandos du S.A.S. (1) infiltrés par le Sud anéantirent, entre



L'aviation croate, petite force aérienne créée après l'occupation par les italo-allemands de la Yougoslavie au moyen d'éléments ustachis, reçut quelques Fiat G.50. Moins d'une dizaine d'avions lui furent livrés (les chiffres varient de 5 à 9 selon les sources). L'avion représenté, un G.50 Bis orné du damier rouge et blanc des Croates, fut photographié neuf à Turin avant livraison à la base aérienne des Ustachis qui était située à Mostar.

autres, 5 G.50, toujours du 20° Gruppo, qui, décimé, rentra en Italie, remplacé par une unité de MC.202 plus modernes. Il ne resta plus alors que les 35 G.50 du 12° Gruppo C.T., en Afrique du Nord, basés à Tripoli-Castelbenito. A partir de ce moment, le rôle du chasseur de Gabrielli devint très secondaire et, en juin 1942, il y en avait 36, contre 73 MC.200 et 51 MC.202, que l'on employa en seconde ligne ou en escorte de convois maritimes. En juillet, lorsque Rommel s'avança jusqu'à El Alamein, on en comptait 43 et le 20 septembre, avant la grande bataille décisive, 23 étaient en ligne à Sorman avec le 160° Gruppo.

Au cours de l'avance de la VIII^e Armée de Montgomery et de celle d'Eisenhower en Algérie, les G.50 ne jouèrent pratiquement aucun rôle, quelques dizaines hors d'usage restant à Tripoli à l'arrivée des Alliés ; les quelques survivants du 160° Gruppo rentrant en Italie.

En janvier 1943, il ne resta plus en Tunisie que la 368° Squadriglia d'assaut avec 12 avions basés à Sfax et commandés par le Cne Ferrero ; ses 4 derniers G.50 furent détruits par le personnel au sol le 30 mars. Auparavant, le 29 décembre 1942, 5 des 18 G.50 du 153° basé en Sicile entrèrent en action équipés en chasseurs-bombardiers et escortés par 10 MC.202. C'était la première application, tardive, d'emploi de l'avion avec deux bombes de 50 à 160 kg à l'exemple de ce qui avait été fait sur les Fiat C.R.32 et 42 ainsi que sur Macchi MC.200. Les ancrages étaient situés sous chaque section extérieure de voilure près des jambes de train. Ce retour au combat en première ligne résultait des nécessi-

tés pressantes et absolues d'une situation militaire détériorée. Le 22 janvier, le lieutenant Lauri, abattu par la D.C.A. derrière les lignes, parvint à rentrer à pied.

LA FIN DES FIAT

En réunissant ce qui restait de G.50 à l'été 1943, on trouvait 37 avions à Osoppo (Udine) au 158° Gruppo, 30 au 159° de Pistoia, 33 étant également répartis en Albanie, Grèce et mer Egée pour un « grand total » de 54 machines opérationnelles. Une vingtaine de G.50 des 158° et 159° Gruppi et les 20° et 53° escadrilles du 15° Stormo s'attaquèrent vainement aux moyens de débarquement U.S. sur les côtes de Sicile et furent les dernières unités de la Regia Aeronautica à quitter l'île. Le 10 juillet, depuis Reggio de Calabre/Vibo Valentia, les 10 avions du Cne Filippo Greco accomplirent une mission anti-navires au large de la base navale importante d'Agusta (Syracuse). Trois furent détruits par une défense anti-aérienne très vigoureuse, les 7 autres étant surpris, à l'atterrissage, par un bombardement aérien de leur terrain. La situation devenait critique pour les Italiens...

Au 8 septembre 1943, date de l'Armistice, il ne restait plus à la Regia Aeronautica que 670 avions de combat utilisables sur les 1 200 existant encore dont 48 G.50 parmi lesquels 17 étaient opérationnels. Ils se répartissaient ainsi : 19 au 50° Stormo Assalto de Lonate Pozzolo (Bergame), une poignée à la 152° Squadriglia du 2° Gruppo d'Albenga (Savone) qui opérait sur Re.2001 et C.R.42, un seul en Corse au 160° Gruppo Caccia, 7 en Albanie avec la 376° Squadriglia Caccia et 5 à la 392° que l'on trouvait basés à Tirana, 3 à Araxos en Grèce à la 385° Squadriglia Caccia et, enfin, 13 au 154° Gruppo Auto-

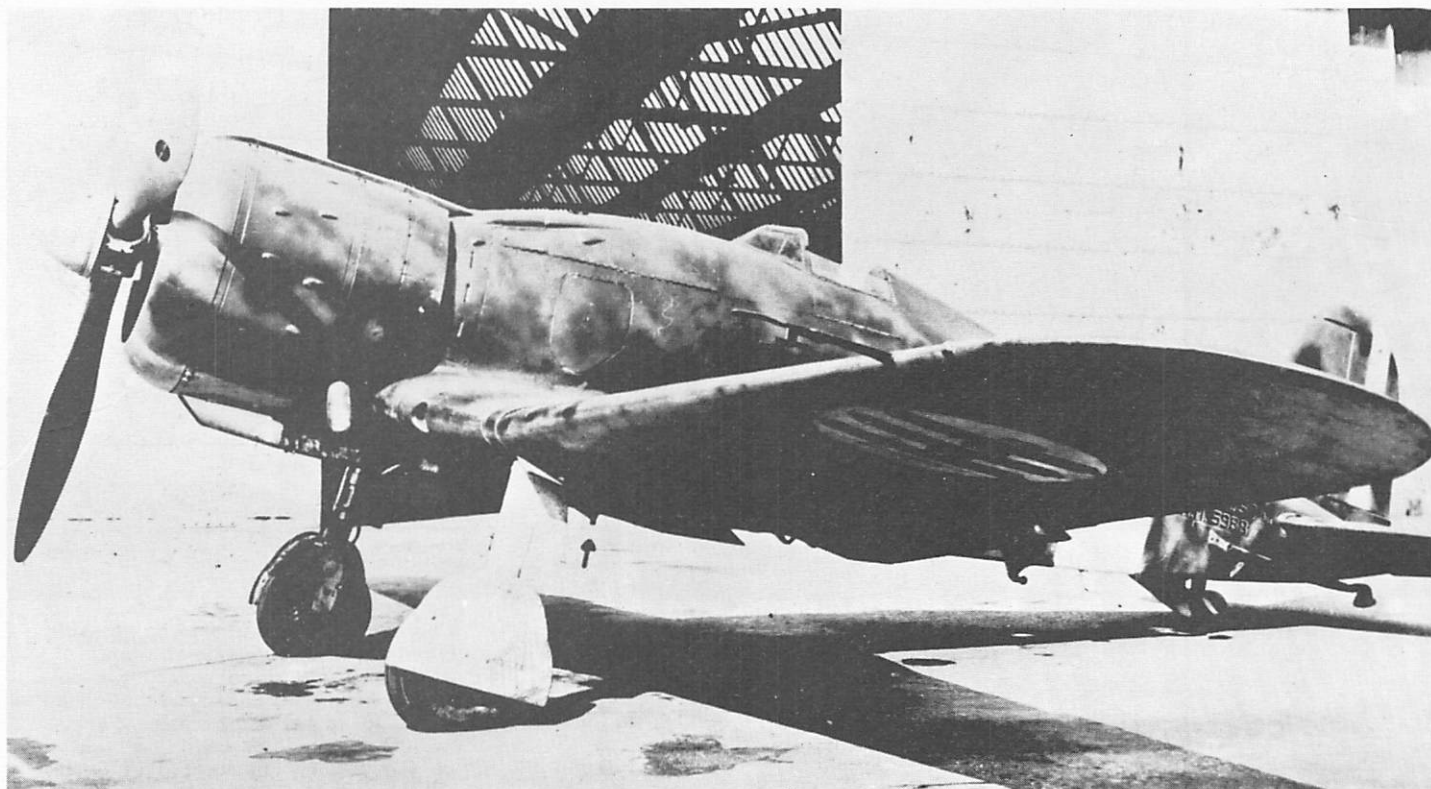
nomo Caccia basé à Rhodes. Ces avions disparurent peu à peu sans laisser pratiquement de traces.

Au Nord, lorsque fut constituée par Mussolini l'aviation de la République Sociale Italienne, une dizaine de G.50 mono et biplace furent récupérés, révisés par Agusta à Cascina Costa et utilisés pour l'entraînement des pilotes à Venaria Reale (Turin) puis à Malpensa (Varese). Les Allemands ne semblent pas avoir réquisitionné de G.50, à l'exception d'un biplace (le MM 6137), qui servit en Yougoslavie au Nacht Schlacht-Jagd groupe 7. Le 8° Gruppo Caccia, la seule unité qui passa au Sud en obéissant aux ordres supérieurs (qu'on voulait ou ne voulait pas entendre) possédait, outre ses MC.200 et C.R.42 un seul G.50 biplace qui fut assigné à l'école de chasse reconstituée de Leverano (Lecce). Peint en blanc, il survivait encore en 1947, utilisé activement pour la troisième phase de l'instruction en transition entre le C.R.42 et le MC.200.

VARIANTES

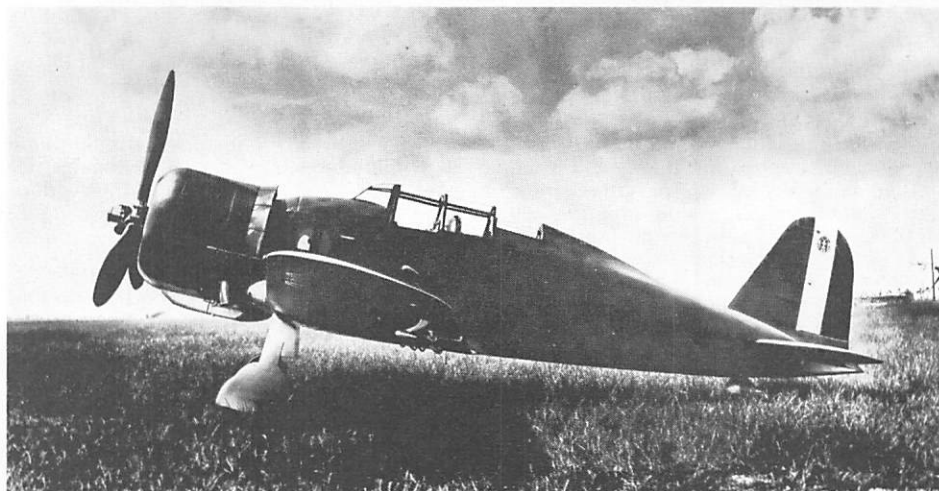
Chronologiquement, la première fut le G.52, un avion fantôme dont il n'existe plus de photographies ou de plans. Deux prototypes en furent construits dont les essais s'achevèrent le 17 avril 1939. Ils furent très peu satisfaisants, surtout en raison du moteur Fiat A 76 RC 38 à 14 cylindres en double étoile donnant 1 000 ch à 2 400 tr/mn, et le programme fut abandonné. On manque absolument de détails mis à part le coût de l'opération : 231 940 liras par avion... Le G.52 constitua la première étape vers le G.50 ter puis G.50 V résultant des études d'adaptation du DB 601 allemand équipant le Messerschmitt 109. Le G.50 B fut la première adaptation

(1) Special Air Service de l'armée anglaise, autrement dit les commandos des « Rats du désert ».



effective du chasseur en biplace d'entraînement à double commande, l'élève ne disposant pas de commandes de freins, de volets et de train... Projeté en 1938, il subit de nombreuses modifications au stade des études, ce qui retarda son premier vol au 30 avril 1940, le pilote étant Guerra. Le moniteur était en position arrière dans une cabine ouverte, l'élève étant à l'avant. L'autonomie n'était plus que de 500 km, un réservoir ayant dû être supprimé. La longueur passait de 7,80 à 8,03 m et le poids à vide de 1 963 à 2 340 kg. Les 472 km/h de vitesse maxi du monoplace n'étaient plus que 456 km/h. Des 108 exemplaires construits par la C.M.A.S.A., 10 le furent en 1940, 80 en 1941 et le reste jusqu'en 1942-43. Étudiée en 1941, mais non construite, une version de reconnaissance du G.50 B sans double commande comportait un plancher « clair » à l'arrière pour l'observation et un appareil photo à longue focale dans le fuselage.

Ayant volé pour la première fois le 9 septembre 1940 aux mains d'Enrico Rolandi et représentant plus de la moitié de tous les G.50 construits, le type G.50 bis fit son apparition opérationnelle en 1941. À la lumière de l'expérience acquise, il apporta de nombreuses améliorations. L'écoulement aérodynamique, le train, la surface des empennages étaient modifiés. La capacité en carburant était augmentée par une meilleure utilisation de feu la soute à bombe prévue à l'origine du G.50 ; elle passait de 316 à 419 litres, ce qui portait l'autonomie de 670 à 1 000 km. Le pilote était mieux protégé sur l'arrière et une radio était ou non installée. Si la vitesse du G.50 bis était celle du G.50, il grimpait plus haut mais moins vite en raison de son poids passé de 2 402 à 2 705 kg. 600 coups alimentaient les deux mitrailleuses Breda-Safat de 12,7 mm. Le G.50 bis AS était simplement équipé en plus du filtre anti-sable pour l'utilisation en Afrique Septentrionale.



En haut, le G.50 Bis MM.5988, un des avions modifiés pour l'entraînement aux appontages simulés. On aperçoit la crosse d'appontage, la protection de la roulette et les ferrures de catapultage. Ci-dessus, le premier G.50 B (MM.3615) biplace d'entraînement. Ces avions étaient en dotation dans certaines unités opérationnelles pour la familiarisation des nouveaux pilotes.

La production C.M.A.S.A. comportait les séries MM 3570/3619, 4721/56, 4937/66, 5361/5485, 6308/89 et 6953/62 tandis que Fiat à Turin sortit les G.50 bis MM 5933/6247 et 8561/95. La production du G.50 en toutes versions fut de 874 exemplaires sur quatre années.

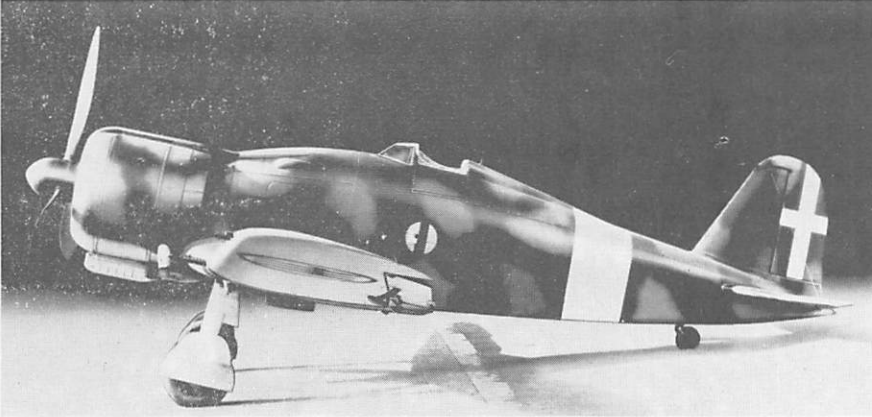
Dans l'intention de moderniser les chasseurs italiens de première génération, on construisit le prototype du G.50 ter qui fut rapidement abandonné, une nouvelle orientation se faisant vers des appareils radicalement plus modernes. Le premier vol effectué par D'Agostini eut lieu le 17 juillet 1941. L'appareil était muni d'un moteur Fiat A 76 RC 40 S de 1 000 ch à 2 400 tr/mn et avait été obtenu à partir d'un G.50 bis dont la voilure avait été modifiée, la roulette de queue rendue escamotable et l'armement, prévu avec deux canons de 20 mm à l'origine, fut

finalement réduit aux deux mitrailleuses de 12,7 habituelles. À 5 800 m, la vitesse était de 530 km/h. Les dimensions étaient similaires au G.50 bis sauf la longueur de 8,19 m.

Ce dérivé du G.52 fut suivi par un autre, le G.50 V qui constitua la plus importante tentative d'amélioration. Toute la partie avant avait été réétudiée pour recevoir un DB 601 A de 1 050 ch connu en Italie sous la désignation RA 1000 (1). L'arrière du fuselage fut aussi reprofilé, la cabine fermée, l'aile du G.50 ter adoptée et une radio équipait l'appareil. L'hélice était une tripale métallique Alfa Romeo. Le prototype, MM 479, commença ses essais en vol le 25 août 1941 avec le pilote Guerra. Volant à 580 km/h à 7 000 m, croisant à 450, le G.50 V pesait

(1) Alfa Romeo.

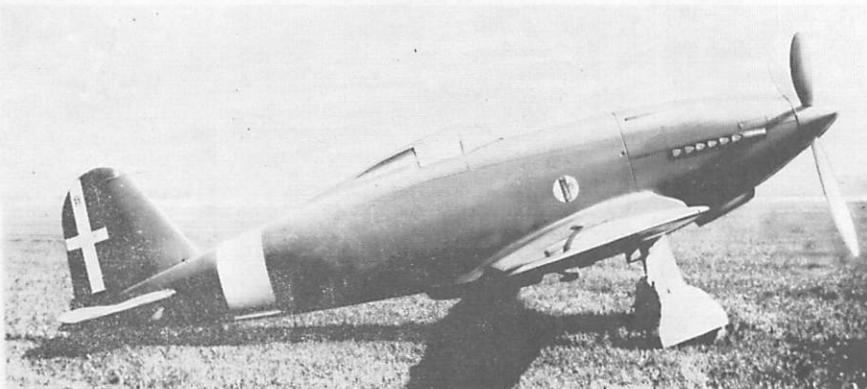
DES VERSIONS FINALES DU G.50 ON NE CONNAIT QUE CES PHOTOS RETOUCHÉES...



Une « vue d'artiste » du G.50 Bis A, on note la mitrailleuse de 12,7 mm d'aile et les quelques modifications du type. Ci-dessous, un « figuré » du G.50 ter à moteur de 1 000 ch.



Ci-dessous, le G.50 V, toutes les modifications sont dessinées sur la photo.



au total 2 900 kg avec une charge utile de 796 kg. Il montait à 6 000 m en 5', avait un plafond de 10 500 m et une autonomie de 1 250 km. Haut de 3,60 m et long de 8,66 m, il avait le même armement que le G.50 ter et on ne sait pas si un canon de 20 mm fut monté entre les cylindres du DB 601; une paire de mitrailleuses l'équipait et, ventralement, le G.50 V pouvait recevoir une bombe de 200 kg maximum.

AUTRES VAINS PROTOTYPES...

S'intéressant tardivement au concept du chasseur-bombardier, l'Etat-major italien demanda une adaptation biplace du G.50, le G.50 bis/A. Le prototype fut obtenu à partir du G.50 bis

C'est la fin, il n'y a plus que les oies qui marchent au pas... devant ces G.50 dont le premier est un biplace.

MM 8595, dernier de ceux produits par la C.M.A.S.A. qui en assura la modification. L'envergure fut augmentée par l'in-

terposition de deux portions rectangulaires entre les sections centrales et extérieures de la voilure, les nouveaux éléments portant chacun une mitrailleuse Breda-Safat de 12,7 et l'ancrage pour une bombe. La surface alaire passait ainsi de 18,25 à 21 m² et l'envergure de 10,98 à 12,38 m. Le prototype vola le 3 octobre 1942 aux mains de Valentino Cus, pilote d'essais de la Fiat. Pesant 3 338 kg, le G.50 bis/A volait à 423 km/h; il ne connut pas de suite mais fut lié au programme de navalisation du G.50.

L'Italie ayant en chantier un porte-avions, « l'Aquila », auquel devait s'ajouter le « Sparviero », prévoyait de les équiper avec des appareils d'assaut et de reconnaissance. Le Re.2000 de Reggiane fut retenu puis abandonné au profit du Re.2001 que l'on renonça finalement à transformer en biplace, le choix final se portant sur le G.50. La C.M.A.S.A. navalisa le G.50 bis/A MM 8595 tandis que Fiat développa le G.50 bis/N dont un seul exemplaire fut achevé vers la fin de 1942, et abandonné ultérieurement car il ne correspondait plus aux nécessités, outre qu'il ne pouvait disposer que d'une autonomie de 800 km malgré l'adoption de deux réservoirs supplémentaires alaires de 320 litres venant au secours du volume interne réduit à 220 litres!

Antérieurement, le G.50 bis avait été retenu et commandé à 16 exemplaires pour la formation des pilotes aux techniques aéronavales. Huit, allégés au maximum par suppression de l'armement, de la radio et de quelques autres systèmes non indispensables devaient servir à l'entraînement initial aux décollages courts et aux atterrissages avec crosse. Les huit autres, complètement équipés, devaient permettre l'entraînement opérationnel.

Les premiers G.50 bis furent modifiés par l'Officine Meccanica S. Giorgio à Pistoia et les livraisons débutèrent en avril 1942 avec les MM 5963 et 6330. Essayés au Centre expérimental de Guidonia, ces avions reçurent leurs crochets de catapultage et leurs crosses d'appontage ainsi que quelques autres équipements comme les harnais utilisés sur bombardiers en piqué, les Constructions Aéronautiques de Guidonia participant également aux modifications.

Il semble que deux escadrilles du 160° Gruppo revenu du front africain au début de 1943 reçurent chacune une paire de G.50 au début de février 1943 et commencèrent l'entraînement initial mais vers le 18 mars elles rendirent leurs appareils et s'en allèrent respectivement en Sardaigne et à Ciampino pour d'ultimes combats... et il n'y eut jamais de porte-avions italiens...

