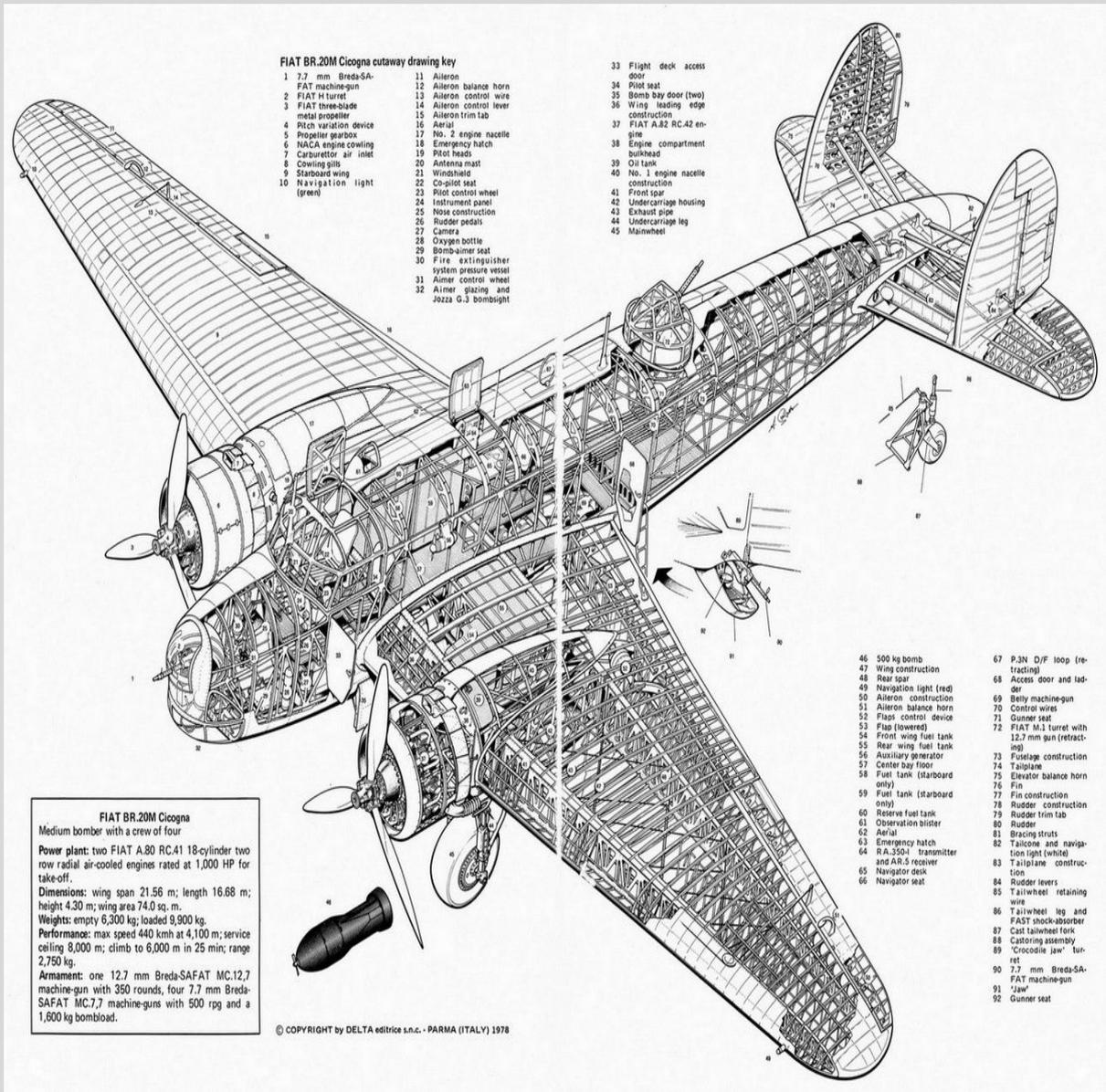


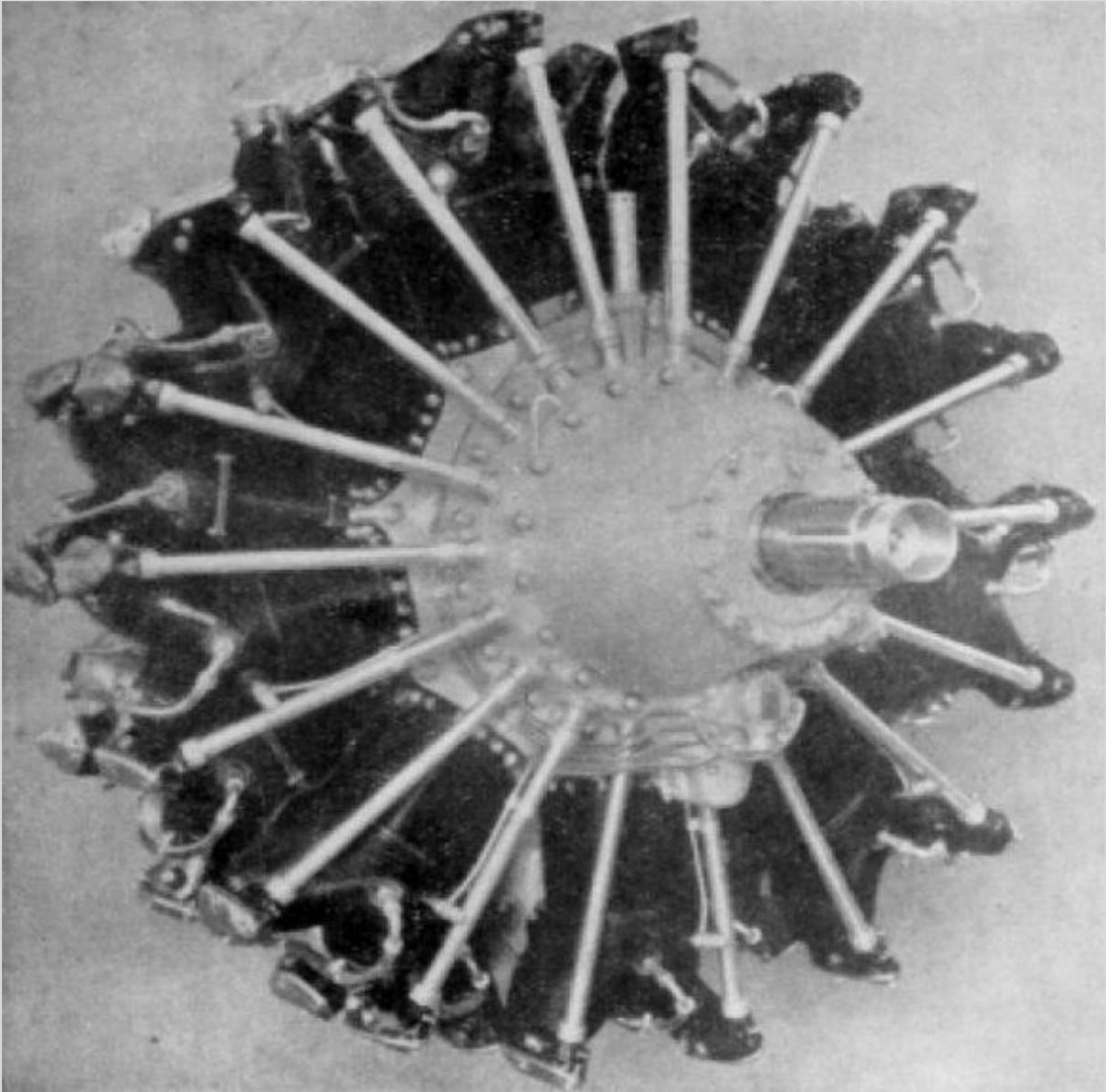
Nom de l'avion : Fiat Br.20M Cicogna

Type d'avion : Bombardier léger bimoteur quadri/quinquiplace

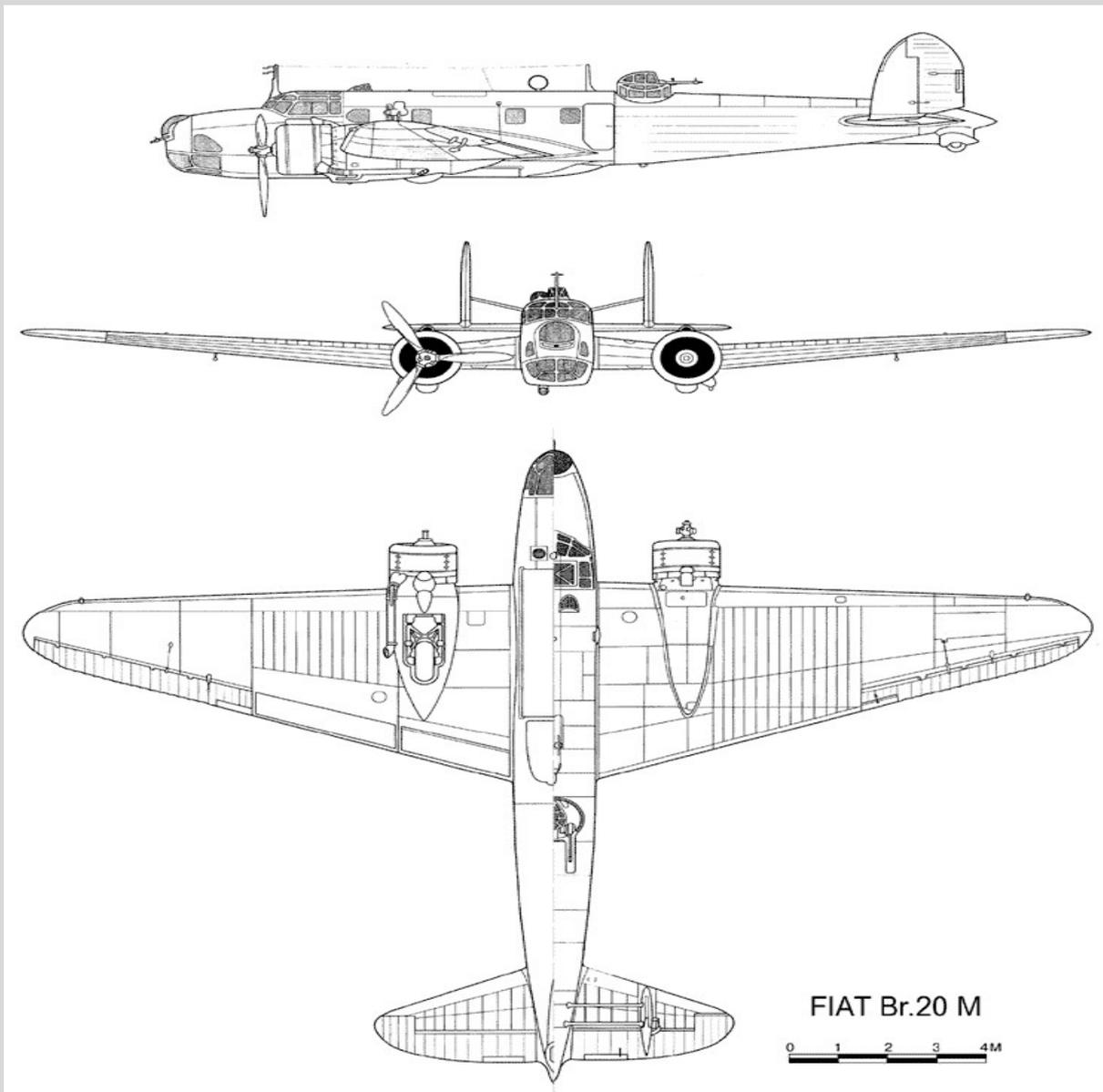


MOTORISATION

Fiat A.80 RC-41



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

1 mitrailleuse Breda-SAFAT de 12,7 mm dans la tourelle frontale

1 mitrailleuse Breda-SAFAT de 7,7 mm ventrale et 1 mitrailleuse Breda-SAFAT de 12,7 mm dans la tourelle dorsale

1600 kg de bombes



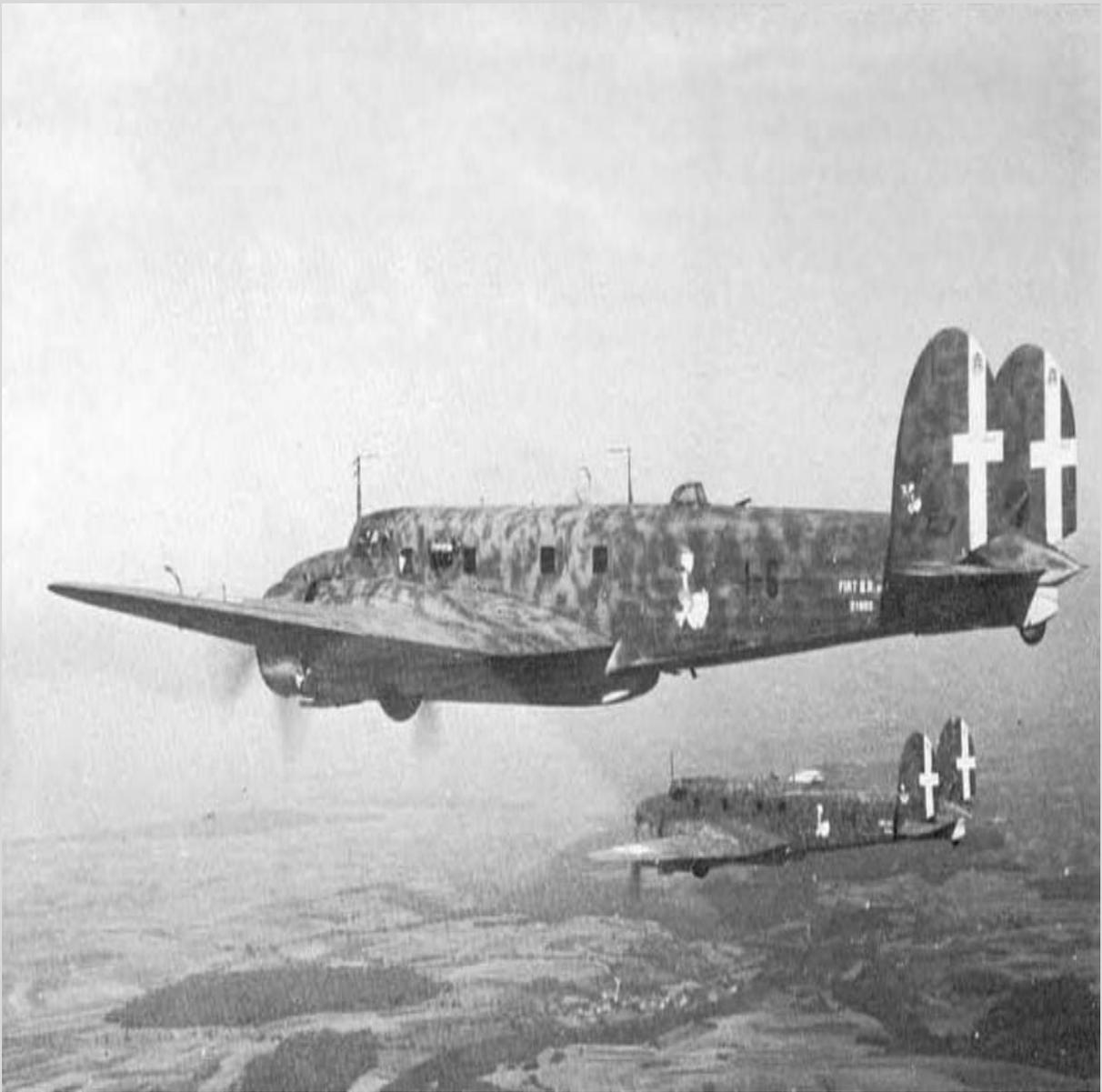
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 430 - 440 km/h

Vitesse croisière= 340 km/h

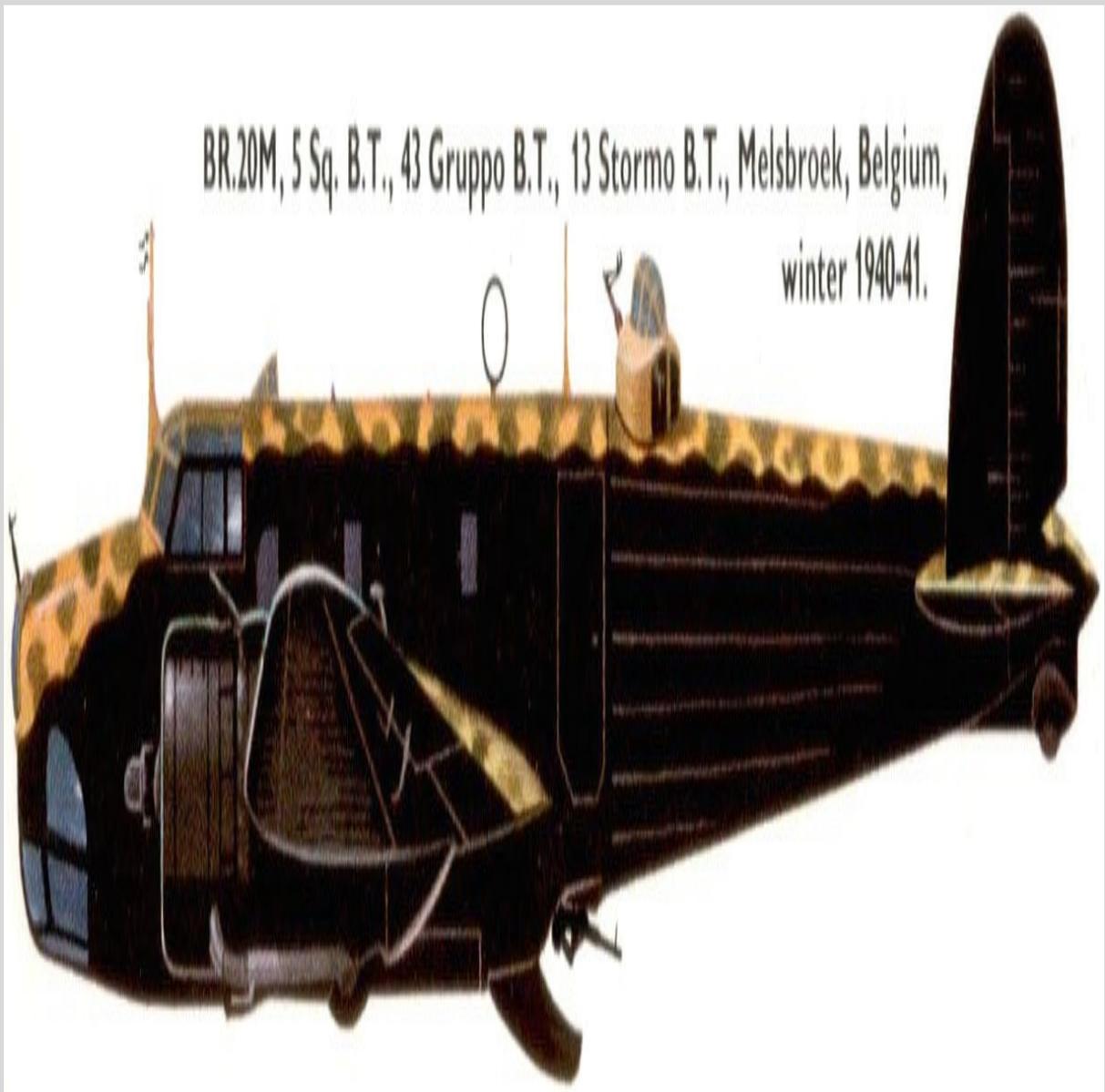
Plafond pratique= 6750 - 8000 m

Rayon action= 2033 km en charge normale



DIMENSIONS

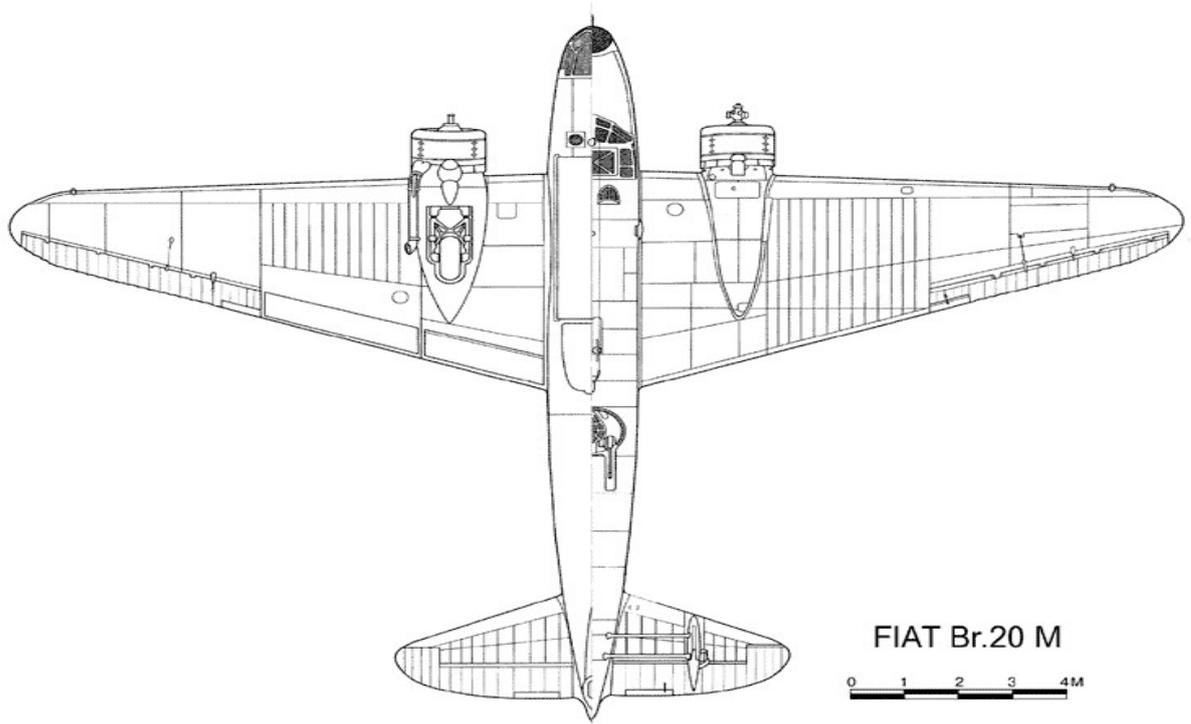
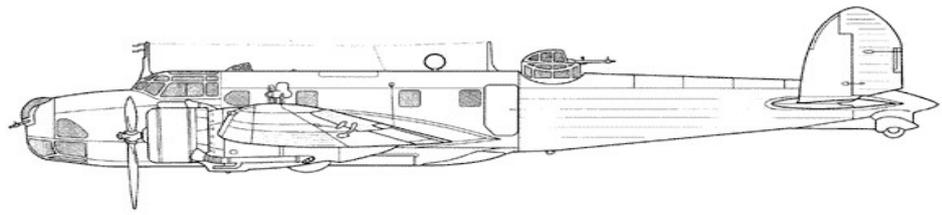
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
21,55 m	16,85 m	4,75 m	21,55 m ²



BR.20M, 5 Sq. B.T., 43 Gruppo B.T., 13 Stormo B.T., Melsbroek, Belgium,
winter 1940-41.

MASSES

Vide	Charge	Maximale
6500 kg	0 kg	10100 kg



FIAT Br.20 M



HISTOIRE

En 1938, Celestino Rosatelli se pencha sur une version légèrement améliorée de son Fiat Br.20 Cicogna, baptisée Fiat Br.20M Cicogna (pour Modificato). Les principales modifications visaient à améliorer la visibilité du pointeur, à remplacer la tourelle de nez par une Breda-R et la dorsale par une Caproni-Lanciani Delta E sur les dernières série. La motorisation restait cependant inchangée, et les performances également. Le prototype du Fiat Br.20M Cicogna, MM.21908, était en fait un exemplaire de la série VIII prélevé sur les chaînes de montage en 1939. Durant cette même année, de nombreux Fiat Br.20M Cicogna reçurent les modifications nécessaires pour les porter au standard du Fiat Br.20M Cicogna à l'occasion de leur révision générale. Entre 1940 et 1942, 265 exemplaires supplémentaires de Fiat Br.20M Cicogna auraient été produits. Au moment de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, la Regia Aeronautica disposait de 219 Fiat Br.20M Cicogna, dont 132 seulement opérationnels, équipant les 7°, 13°, 18° et 43° stormi ainsi que la 172a squadriglia RST. Pour les opérations contre la France, les 4 stormi susnommés se mirent tous à la disposition de la 4a Divisione Aerea "Drago". Entre le 11 et le 24 juin, les Fiat Br.20M Cicogna de ces unités effectuèrent de nombreuses missions de reconnaissance et de bombardement sur le port de Toulon, les aérodromes de la Côte d'Azur et les fortifications de la ligne Maginot alpine, au prix de 9 pertes, dont 6 abattus par la chasse française. Fin septembre 1940, 80 Fiat Br.20M Cicogna des 13° et 43° stormi quittèrent l'Italie pour se rendre en Belgique avec l'ensemble du Corpo Aereo Italiano pour prendre part, comme le voulait Mussolini, à la bataille d'Angleterre. Dès le vol de transfert, l'opération tourne mal puisque 5 appareils furent détruits à cause des mauvaises conditions climatiques. Le CAI se trouva prêt à opérer le 22 octobre 1940, depuis les terrains de Chièvres pour le 43° stormo et de Melsbroeck pour le 13°. Après le jour noir du 11 novembre durant lequel 7 appareils furent perdus, les Fiat Br.20M Cicogna n'effectuèrent plus que des bombardements nocturnes. Au total, entre octobre 1940 et janvier 1941, 12 Fiat Br.20M Cicogna du CAI furent perdus (sans compter les 5 cités précédemment), pour un peu plus de 54 tonnes de bombes larguées sur l'Angleterre. Le 28 octobre 1940, jour de l'entrée en guerre contre la Grèce, seuls 18 Fiat Br.20 Cicogna et Fiat Br.20M Cicogna des 276^a et 277^a squadriglie du 116° Gruppo BT, basés à Lecce, en face de la côte albanienne, participèrent aux premiers bombardements. Il s'agissait de couper le trafic sur la route Doliana-Kalibaki. Le 2 novembre, 10 appareils bombardèrent Patras. Très vite, il apparut nécessaire de renforcer les effectifs de bimoteurs, cibles de la chasse et de la DCA grecques. Le 6 décembre, 16 appareils des 47^a et 48^a squadriglie, 37° Gruppo BT, furent déployés à Grottaglie. Cependant, le mauvais temps réduit les sortis, et le premier Fiat Br.20M Cicogna à être endommagé à la fin de 1940 pu regagner sa base. En décembre, le 55° gruppo équipé de Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris passa sur Fiat Br.20M Cicogna à Lecce. En février 1941, les 39° et 40° Gruppi BT du 38° Stormo BT échangèrent à leur tour leurs Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris contre des Fiat Br.20M Cicogna à Aviano, avant de se redéployer à Foggia le 14 avril pour participer à la campagne de Yougoslavie. Début avril 1941, 90 bimoteurs Fiat Br.20 Cicogna et Fiat Br.20M Cicogna des 25° Gruppo BT (7° Stormo BT), 99° Gruppo BT (43° Stormo BT), des 13° et 18° Stormi BT furent déployés dans les Pouilles en prévision de l'offensive contre la Yougoslavie, qui intervint le 6 avril. Durant la campagne, qui ne dura que 12 jours, les Fiat Br.20 Cicogna réalisèrent 482 missions de bombardement et de reconnaissance, larguant 289 tonnes de bombe sur le pays. Si la campagne fut très courte, d'importantes forces italiennes durent néanmoins stationner en Yougoslavie pendant toute la guerre, accomplissant des missions anti-partisans contre les groupes de Tito. Les appareils du 38° Stormo BT furent regroupés à Tirana fin juin 1941 et effectuèrent leur première mission le 18, en bombardant des localités de Cevo, Cistopolje et Vigenetici, aux mains des partisans yougoslaves. Les 39° et 40° gruppi du 38° stormo gagnèrent

Mostar en janvier 1942 pour appuyer les offensives allemandes contre les forces titistes . Malgré tous leurs efforts, plus d'1/5 du pays restait aux mains des partisans fin 1942 . Les appareils du 38° stormo effectuèrent des missions de transport et de ravitaillement des garnisons italiennes isolées par les partisans jusqu'à l'armistice de septembre 1943 . Pour prêter main forte aux Caproni 311 de la 38a squadriglia du 71° gruppo, trois premiers Fiat Br . 20M Cicogna gagnèrent Vorochilovgrad le 3 août 1942, suivis début septembre par 4 autres machines provenant du 43° stormo . Dans le même temps, la 116a squadriglia reçut ses trois premiers Fiat Br . 20M Cicogna, puis 5 autres gagnèrent la Russie courant décembre . Au cours des missions de reconnaissance, de bombardement ou de transports effectuées, les équipages des Fiat Br . 20M Cicogna revendiquèrent 3 chasseurs russes abattus . Mais en avril 1943, seuls 6 bimoteurs purent regagner l'Italie . Début mai 1941, suite à la clôture des opérations contre la Grèce, les Fiat Br . 20M Cicogna commencèrent à gagner la Sicile pour participer aux bombardements contre Malte. Les premiers bimoteurs à arriver sur l'île furent ceux du 99° gruppo le 7 mai, basés à Gerbini. Début juin, ce fut au tour du 31° gruppo de rejoindre sa nouvelle base de Catania-Fontanarossa. Les missions de bombardement sur Malte se déroulaient uniquement de nuit, ce qui n'était pas un gros handicap pour les chasseurs de la RAF car l'île disposait de radars. Le 5 octobre 1941, le 31° gruppo se retira pour laisser la place, le lendemain, au 116° gruppo, qui fut redéployé de Lecce à Catania le 10 octobre. Le 11, le 55° gruppo arriva à son tour à Gerbini, si bien que l'ensemble du 37° stormo se trouva déployé en Sicile. Le 40° gruppo du 38° stormo gagna lui aussi l'île le 17 novembre pour s'installer à Castelvetro, alors que le 116° gruppo partit le 26 du mois pour l'Albanie. Le 55° gruppo fut redéployé à Lecce le 17 décembre, d'où il participa à l'escorte des convois et à la lutte anti sous-marine, mais il retourna en Sicile en février 1942 pour reprendre les missions nocturnes contre Malte. Le 1er mai 1942, le 88° gruppo autonomo s'installa à Castelvetro, tandis que le 116° gruppo prit la relève du 55° le lendemain. Mais l'absence de ce dernier du théâtre d'opération fut brève puisqu'on le retrouva dès le 5 juin à Lecce. La dernière mission des Fiat Br.20M Cicogna sur Malte intervint le 4 septembre 1942, après un cycle d'opération de plus d'un an qui coûta la perte de 41 Fiat Br.20M Cicogna, dont plusieurs furent victimes de problèmes techniques. Le Fiat Br.20M Cicogna n'a pas non plus été absent du front nord africain : le 11 mars 1941, douze appareils du 98° gruppo se posèrent à Castel Benito, avant de rejoindre leur terrain opérationnel de Bir Dufan d'où ils participèrent à la première offensive italo-allemande en Cyrénaïque. Le 20 avril, l'unité reçut en prêt 8 Fiat Br.20M Cicogna provenant du 98° gruppo pour remplacer les premières pertes. Le 20 juillet, tandis que les appareils du 98° gruppo regagnaient Castel Benito, les 11° et 43° gruppi du 13° stormo faisaient leur apparition sur leur théâtre nord africain. Comme pour leurs prédécesseurs, leur activité se concentra sur des missions de bombardement tactique et de protection des convois en Méditerranée. L'unité quitta l'Afrique du Nord le 12 avril 1942 : au total, 15 Fiat Br.20M Cicogna furent perdus dans ce secteur, notamment à cause d'ennuis techniques qui auraient pu être en partie évités si les appareils avaient été "tropicalisés". Le dernier front sur lequel les Fiat Br.20M Cicogna furent employés fut la bataille de Tunisie, à partir de novembre 1942. Le 28 de ce mois, les appareils du 55° gruppo furent redéployés à Milis, en Sardaigne, pour mener des bombardements nocturnes sur les ports algériens. Après l'arrivée de Cant Z.1007 Bis Alcione fin décembre, les Fiat Br.20M Cicogna furent relégués à la protection des convois. Au moment de l'armistice du 8 septembre 1943, il restait 23 Fiat Br.20M Cicogna opérationnels au sein du 38° stormo alors en Albanie, 13 réparties entre les 51a et 69a squadriglie en Dalmatie et Slovénie et 23 autres dans différents groupes de reconnaissance. La quasi totalité de ces appareils fut capturée par les Allemands, qui en redistribuèrent une partie à l'aviation croate. Un Fiat Br.20M Cicogna fut utilisé pour le transport par le 3° gruppo CT de l'ANR, et un autre par l'Aeronautica Cobelligerante. Pour finir, on peut dire un mot du Fiat Br.20 bis Cicogna, ultime évolution du bombardier bimoteur de

Rosatelli. Deux prototypes, les MM.455 et 456, furent construits en 1941 et équipés dans un premier temps des mêmes moteurs A80 RC41 que leurs prédécesseurs. En revanche, le nez de l'avion avait été entièrement redessiné pour être entièrement vitré. Le MM.456 fut testé à Guidonia entre décembre 1941 et mars 1942 mais fut jugé négativement par les pilotes d'essais. Le nouveau moteur Fiat A82 développant 1200 ch fut finalement installé sur les prototypes en 1942 et 1943, mais sa production se limita à 15 exemplaires avant l'armistice. Quant au nombre de Fiat Br.20 bis Cicogna produits, les Allemands en trouvèrent 10 à Turin et 1 à Furbara en septembre 1943. Jugés totalement inutiles, ils furent détruits lors de bombardements alliés en mai 1944 .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/italie.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/italie/br_20m.htm

