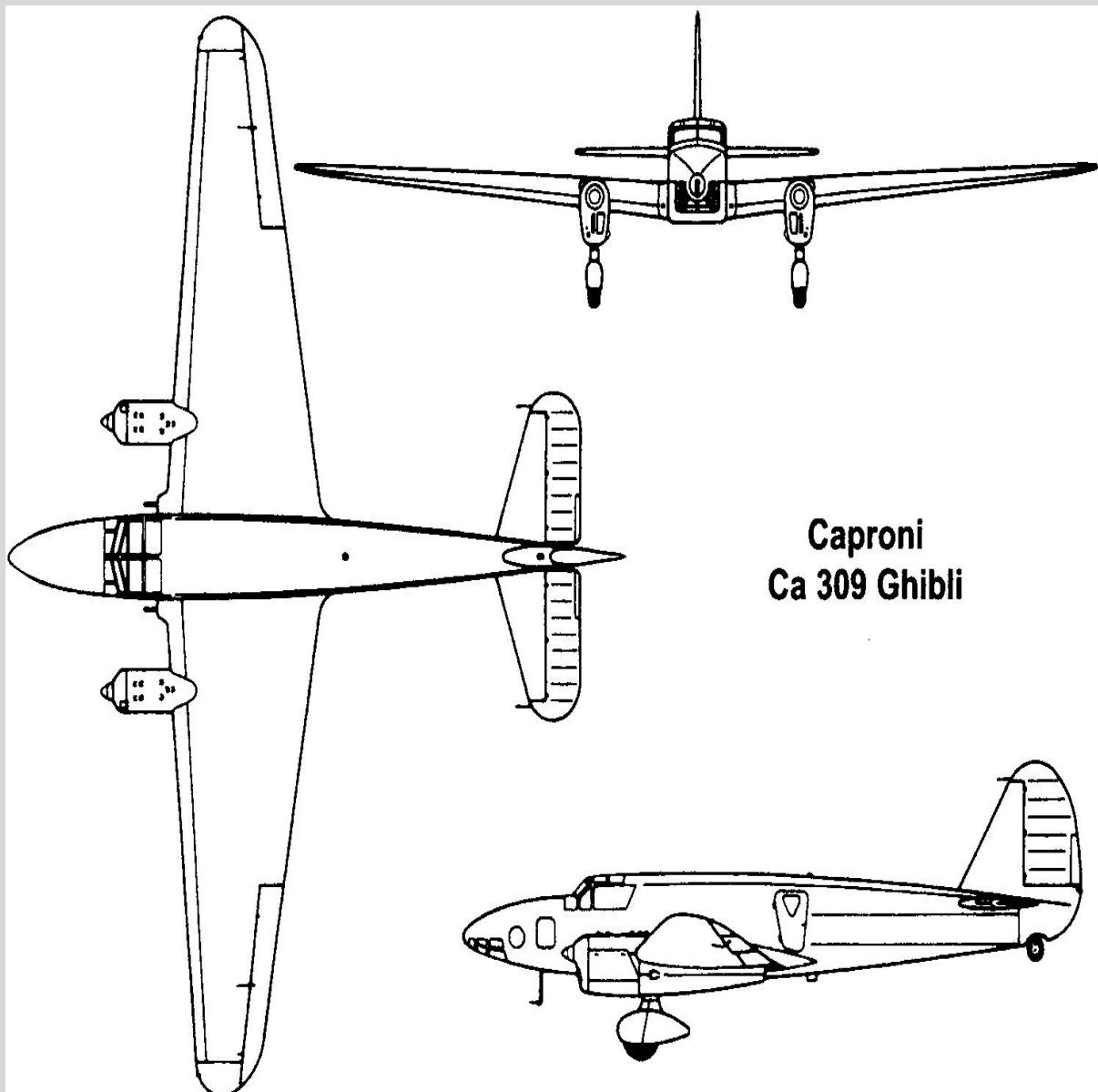


**Nom de l'avion : Caproni CA-309 Ghibli**

Type d'avion : Appareil de reconnaissance et bombardement léger bimoteur triplace

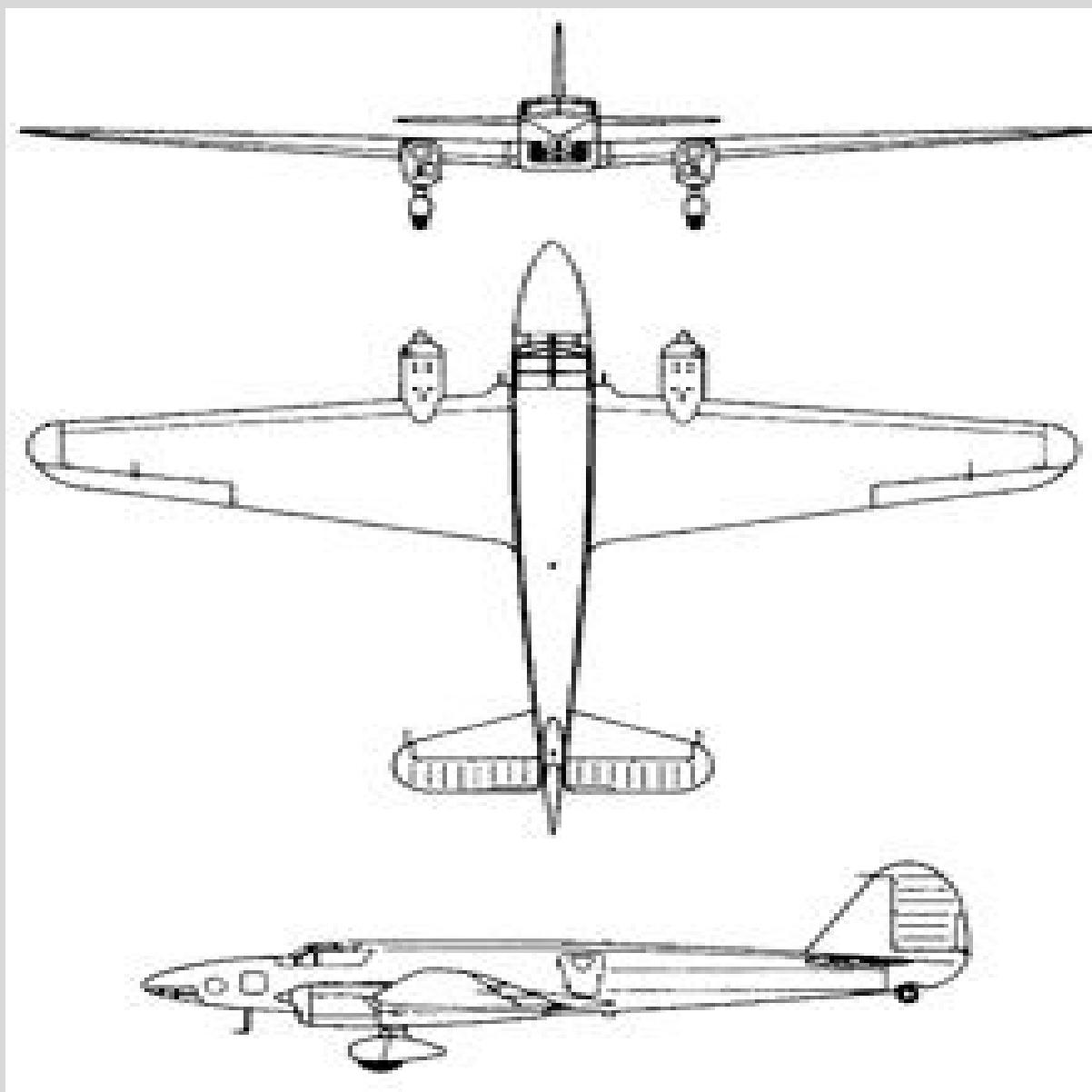


# **MOTORISATION**

**Alfa-roméo 115**

**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**

2 mitrailleuses Breda-SAFAT de 7,7 mm alaires avec 500 cpm

1 mitrailleuse Lewis de 7,7 mm nasale avec 500 cpm

330 kg de bombes

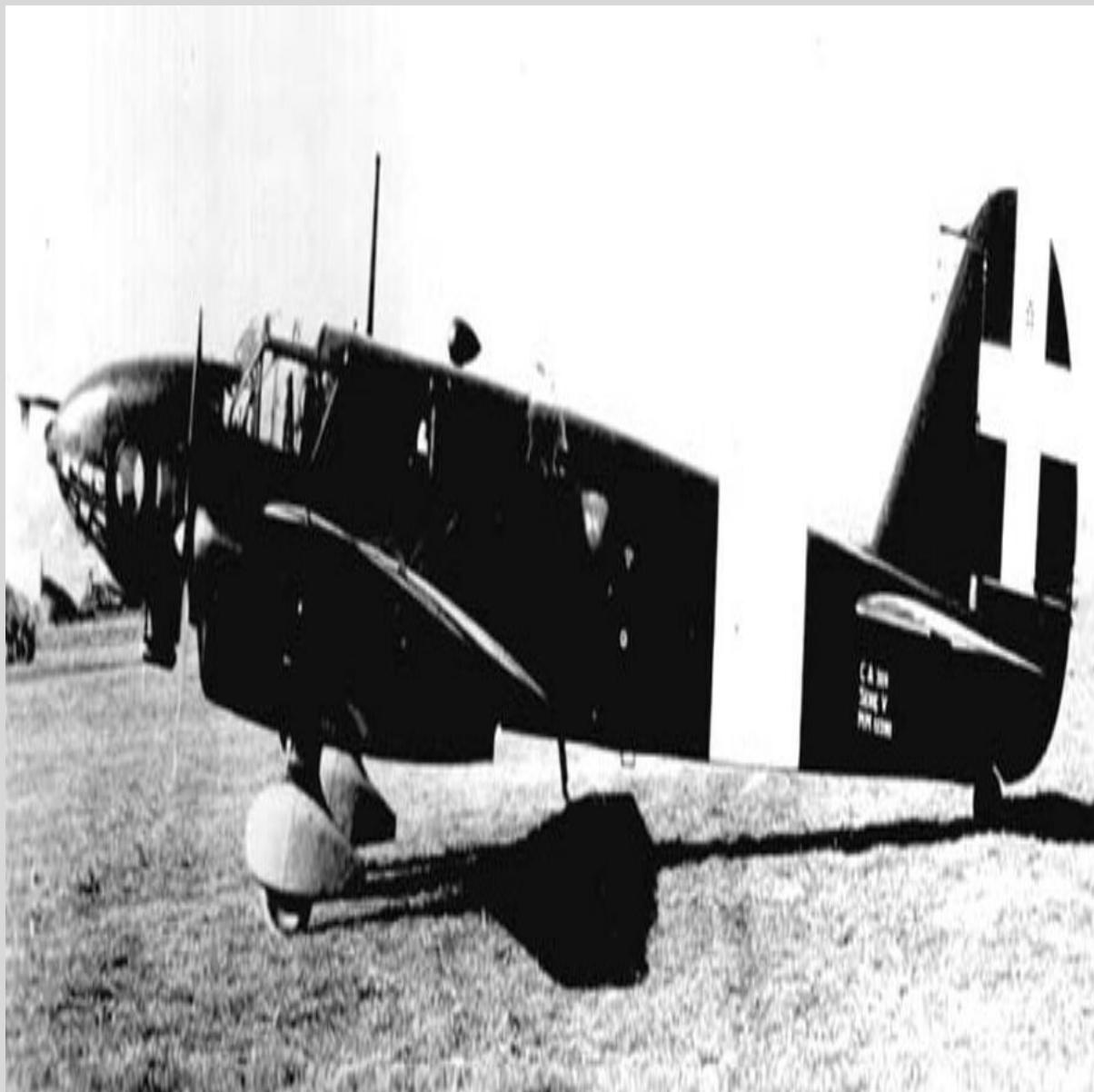


## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 250 km/h à 2000 m

Plafond pratique= 4500 m

Rayon action= 650 km



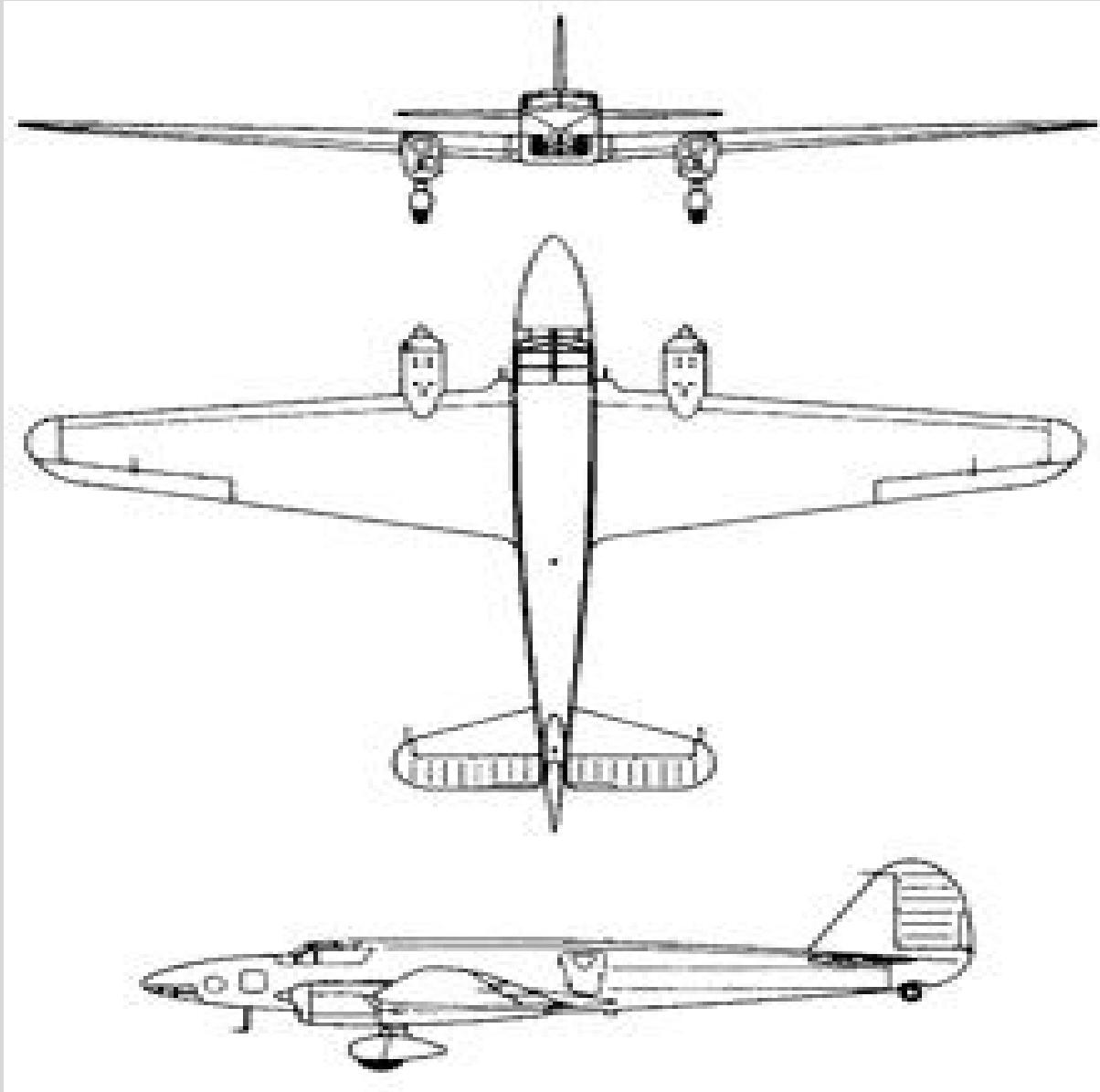
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,20 m	12,85 m	3,05 m	0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
1960 kg	2695 kg	2930 kg





## HISTOIRE

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'Italie fut un des principaux pays concepteurs d'avions militaires. Comme ailleurs, notamment dans l'Allemagne nazie ou au Royaume-Uni, ses ingénieurs eurent parfois recours à la militarisation d'avions civils afin de les rendre aptes à des missions. L'un des exemples les plus célèbres d'avions transalpins de ce type est un petit bimoteur de reconnaissance et d'appui aérien rapproché issu d'un avion de transport léger : le Caproni Bergamaschi Ca.309 Ghibli. En 1935, l'avionneur Caproni présenta au public son prototype d'avion de transport léger Ca.306, un bimoteur de facture assez classique prévu pour transporter entre quatre et huit passagers suivant le niveau de confort recherché. Sept exemplaires de série furent produits sous la désignation de Ca.308 Borea, principalement pour les besoins de la compagnie étatique Ala Littoria. Un exemplaire fut cependant acquis par la Regia Aeronautica qui recherchait un bimoteur destiné aux transports intérieurs du dictateur Benito Mussolini. Un autre fut employé comme avion de liaisons coloniales en Libye. Dans le même temps la branche bergamasque de l'avionneur se lança dans le développement d'une version de bombardement léger dérivée directement du prototype Ca.306 et destinée prioritairement aux besoins des aviateurs italiens. Le nouvel avion reçut la désignation de Caproni Bergamaschi Ca.309. Extérieurement, celui-ci se présentait sous la forme d'un monoplan bimoteur à aile basse cantilever de construction mixte bois et métal. Il était propulsé par deux moteurs à six cylindres en ligne Alfa-Roméo 115-II d'une puissance nominale de 200 chevaux et entraînant chacun une hélice bipale en bois. L'une des particularités notables de cet avion résidait dans son train d'atterrissement classique fixe doté de jambes profilées. Destiné à des missions de bombardement le nez du Ca.309 fut en partie vitré, notamment au niveau de l'intrados. Il devait embarquer un équipage de trois personnes : pilote, copilote faisant aussi fonction de navigateur, et officier de bombardement. Bien que l'avion fut pensé pour une charge offensive de 700kg en soute, celle-ci n'excéda jamais les 335kg. Son armement défensif se composait de deux mitrailleuses Vickers de conception britannique d'un calibre de 7.7mm tirant en position de chasse depuis les ailes et d'une arme similaire en position mobile dans le nez. C'est dans cette configuration que le prototype réalisa son premier vol en mars 1936. L'avion reçut à la même époque le patronyme de Ghibli, du nom d'un vent soufflant en Afrique du nord. Les premiers Caproni Bergamaschi Ca.309 Ghibli entrèrent en service à l'automne 1936. Mais rapidement la première escadrille de bombardement a en être doté se rendit compte que l'avion était totalement inapte au combat. Au lieu d'annuler la commande de 75 exemplaires de série les généraux de la Regia Aeronautica décidèrent de la transformer. Le bimoteur allait devenir un avion de reconnaissance et éventuellement de bombardement léger. En fait la seule modification notable de l'avion fut le montage de deux appareils photos, l'un dans le nez et l'autre sous le ventre de l'avion, à l'arrière de la soute à bombes. Après modification les « nouveaux » Ca.309 Ghibli firent leur apparition dans les rangs de l'aviation fasciste au milieu de l'année 1937. Ils réalisèrent notamment des missions de reconnaissance et d'appui des troupes terrestres en Libye. Début 1940 alors que l'Italie était encore neutre face au conflit qui opposait son allié allemand à ses anciens alliés britanniques et français la Regia Aeronautica surprit tout le monde en passant commande pour 165 nouveaux avions de ce type. En fait le Ghibli était alors considéré comme le meilleur avion de reconnaissance armée en Italie. L'entrée en guerre contre la France au printemps 1940, et par la même occasion, face aux Britanniques, entraîna le déploiement des premiers Ca.309 Ghibli. Et là l'état-major italien dut se rendre à l'évidence : son bimoteur ne tenait pas la distance face à la chasse alliée. Dans le sud de la France ils s'opposèrent rapidement aux Bloch MB-152 et aux Morane-Saulnier MS-406 de l'Armée de l'Air qui ne firent qu'une bouchée de ces avions lents et peu manœuvrant. Par la suite durant les opérations en Méditerranée ce fut au tour des pilotes britanniques de

constater les défauts lourds dans la « cuirasse » du Caproni Bergamaschi Ca.309. Même les biplans Gloster Gladiator basés à Malte les surclassaient largement. Finalement il n'y a vraiment qu'en Afrique du nord que les Ca.309 Ghibli purent démontrer quelques rares qualités, notamment en appuyant au plus près les troupes engagées au sol. Et encore là aussi ce fut souvent le désastre, la DCA alliée faisant mouche à chacun de ses engagement contre ces bimoteurs. Après la scission entre les deux Italie des Ca.309 se retrouvèrent dans les deux camps. Les derniers quittèrent le service actif en 1945. Assez étrangement le Ca.309 Ghibli connut un petit succès à l'export. Deux exemplaires furent vendus au Paraguay qui les utilisa comme avions de surveillance frontalière entre 1938 et 1949. Mais surtout c'est la Bulgarie qui en 1939 acheta 24 exemplaires, construits localement sous licence par son avionneur étatique Darzhavna Aeroplanna Rabotilnitsa. Ces avions furent principalement utilisés sur les front russe comme machines de reconnaissance. Avion profondément raté, à l'aérodynamisme plus que discutable, le Caproni Bergamaschi Ca.309 Ghibli fut pourtant un de ces avions que les pilotes italiens utilisèrent de 1940 à la fin de la guerre en Europe au printemps 1945. Comme quoi ils n'était pas trop difficiles à l'époque.

## 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/ca\\_309.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/ca_309.htm)

