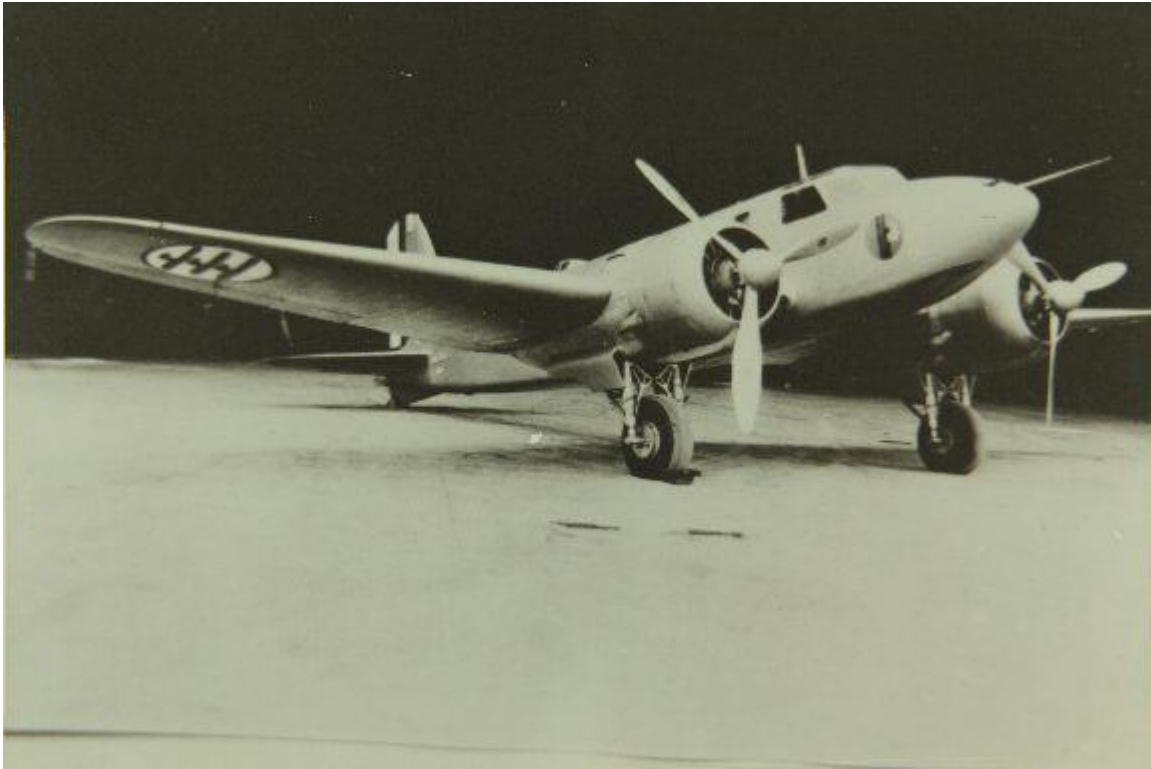
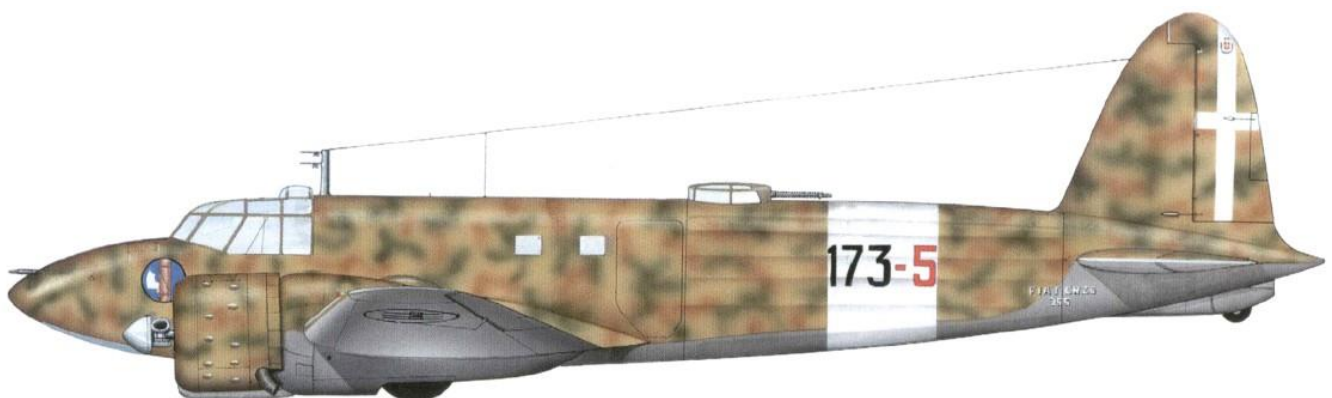


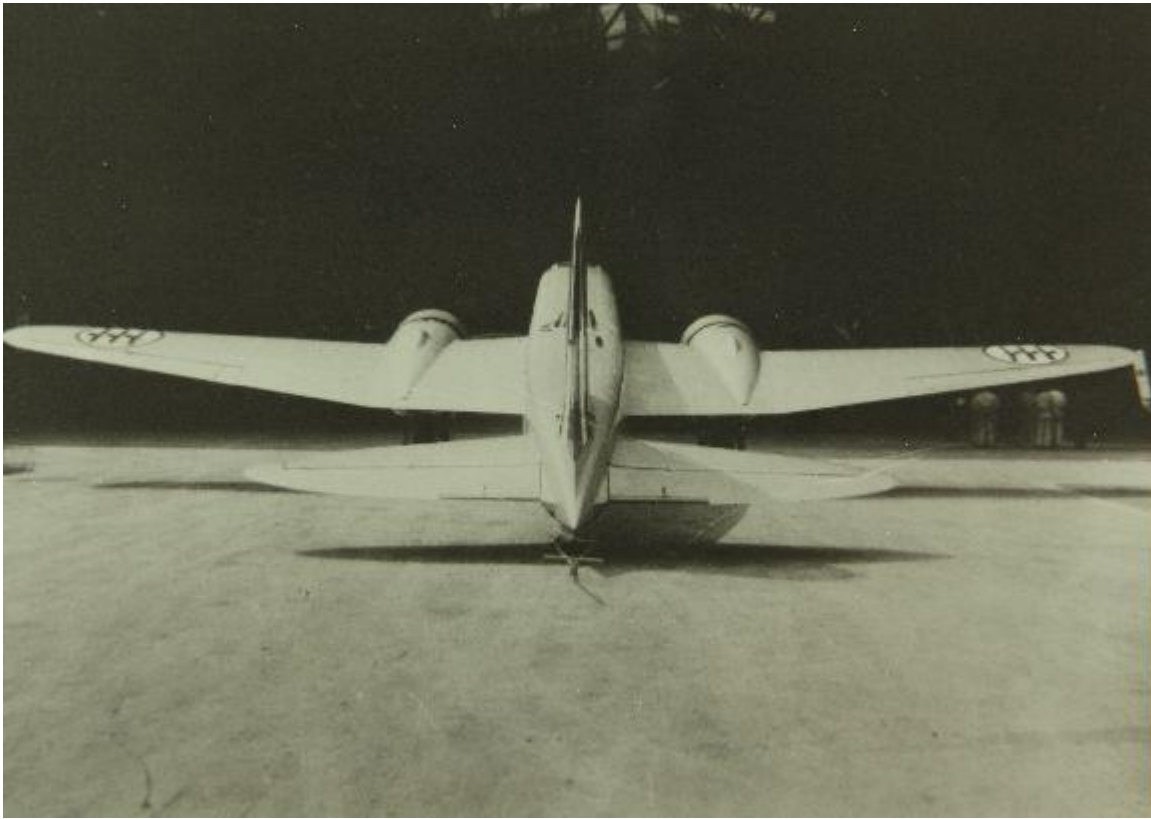
Fiat CR.25



[Fiat CR.25 au sol](#)

La Regia Aeronautica apparaissait en 1939 comme une des plus importantes aviations militaires européennes. Les constructeurs italiens étaient réputés et produisaient des appareils performants. Mais derrière ce tableau très positif se cachaient de profondes faiblesses, qui n'allaient pas tarder à apparaître durant le second conflit mondial. Ainsi, les Italiens manquaient d'appareils modernes, notamment dans le domaine de la reconnaissance. Durant l'année 1936, le constructeur italien Fiat lança une étude indépendante portant sur la conception d'un tout nouvel appareil multimoteur. L'équipe d'ingénieurs, dirigée par le célèbre ingénieur Celestino Rosatelli, se lança dans la conception de ce nouveau modèle, qui tranchait radicalement avec les dernières productions de Fiat, essentiellement des chasseurs monomoteurs. L'objectif de Fiat était de proposer à la Regia Aeronautica un appareil pouvant mener des missions de bombardement léger mais aussi de reconnaissance stratégique. Le 22 juillet 1937, le premier prototype effectuait son tout premier vol. Il devait être suivi rapidement par un second prototype. Ayant reçu la dénomination Fiat CR.25, l'appareil attira l'attention des autorités italiennes. Le constructeur reçut rapidement une commande portant sur 40 exemplaires. Malheureusement, c'est précisément à ce moment-là que les premières difficultés sérieuses apparurent. Le CR.25 n'en était pas la cause. Dès leurs premiers vols, les deux prototypes surprisent agréablement leurs équipages. Durant les essais, un CR.25 réussit à atteindre la vitesse de 490 km/h, soit une vitesse supérieure à celle des chasseurs alors en service en Europe. Cependant, l'attention des autorités militaires italiennes se porta sur d'autres modèles, qui lui paraissaient plus intéressants. Le Breda Ba.88 en particulier faisait naître de très grands espoirs, de même que le Caproni Ca.310. Une autre hypothèse a pu être avancée, celle de la pénurie de moteurs, les A.74 choisis équipant également les Fiat G.50 et les Macchi C.200.





[Fiat CR.25 vu de derrière](#)

En conséquence, seuls dix appareils en tout et pour tout furent commandés et livrés, au printemps 1940. Ils équipaient une seule unité, le 173^e Squadriglia Ricognizione Strategica Terrestre (escadrille de reconnaissance stratégique terrestre). Ces appareils furent baptisés Fiat CR.25bis. Le CR.25 se présentait comme un appareil monoplan bimoteur. De construction entièrement métallique, il était pourvu d'une voilure montée en position basse. Le train d'atterrissage se composait de deux jambes principales, chacune supportée par une roue, et d'une roulette de queue rétractable. Les premiers exemplaires reçurent quatre hublots de chaque côté du fuselage, hublots qui furent recouverts par la suite. Deux moteurs Fiat A.74 RC.38 assuraient la propulsion. A refroidissement par air, ces moteurs entraînaient chacun une hélice tripale. Ils étaient logés dans des nacelles, juste à l'arrière du cockpit. Ils permirent au CR.25 d'atteindre des performances tout à fait respectables. En vitesse de croisière, l'appareil frôlait les 400 km/h. Son autonomie lui permettait de rallier l'Afrique du Nord depuis l'Italie, sans problèmes. L'armement du CR.25 se composait de trois mitrailleuses de calibre 12,7 mm, installées à l'avant et dans une unique tourelle dorsale, à l'arrière du fuselage. Une petite soute à bombes avait été prévue, mais elle fut souvent convertie en réservoir d'essence supplémentaire. Elle aurait pu théoriquement permettre l'emport d'une charge militaire comprise entre 300 et 500 kg de bombes. Au début du conflit en Méditerranée, seuls une dizaine d'exemplaires (certaines sources évoquent jusqu'à 12 appareils) étaient en service. Ils furent employés sur le théâtre méditerranéen. Leur grand rayon d'action les fit d'abord affecter à la protection de convois ralliant l'Afrique du Nord, mais aussi des appareils de transport ravitaillant les troupes italiennes combattant en Libye. Les CR.25 enregistèrent au passage quelques victoires aériennes contre des bombardiers-torpilleurs britanniques. Toutefois, le caractère non prioritaire du CR.25 et les nécessités du conflit réduisirent rapidement les flux de pièces détachées. En 1943, les derniers appareils survivants furent placés en réserve, et remplacés par des Caproni Ca.314. Un seul exemplaire connut une carrière plus longue : un des premiers CR.25 avait été modifié et pris en compte par l'attaché de l'air italien à Berlin. Désarmé et équipé d'un cadre radiogoniométrique, cet appareil (désigné CR.25D) fut réquisitionné par la Luftwaffe après la capitulation italienne. Malgré ses grandes qualités, le CR.25 ne put s'imposer dans la Regia Aeronautica, poussé sur le côté par des appareils bien moins performants. Il aurait sans doute pu influencer positivement sur le cours de la guerre en Méditerranée. Il est par ailleurs à noter qu'aucun CR.25 ne fut abattu par un appareil allié, les seuls appareils détruits l'ayant été à l'entraînement ou lors d'accidents.

Version anglaise

CR.25 - the aircraft was developed in 1936 by order of the Italian Air Force as a light high-speed bomber, strategic reconnaissance was envisaged as the second "profession". The General Staff ordered FIAT 40 CR.25, and on July 22, 1937 the plane made its first flight. The tests were successful, and at the beginning of 1938, the military decided to use him as a scout. A total of 12 aircraft were produced.

Combat use. There were, of course, battles with the enemy. So, on February 6, during an anti-submarine patrol, Lieutenant Rindone's crew collided with a lone Blenheim and attacked it. The British were able to safely get rid of the scout, but did not reach Malta, falling victim to Bf109 from II./JG 53. On April 29, Lieutenant Bertuzzi's crew witnessed a dramatic event when a German Bf.110 mistakenly shot down a civilian Kant Z.506 I-DORA. flying from Tripoli to Marsala with 15 passengers on board. The Fiat crew had no choice but to drop rescue equipment into the crash area, although there was no one to help. On June 21, a CR.25 pair piloted by Rindone and Dori took part in covering an Italo-German convoy. The Italian pilots were able to shoot down two Beaufort ships, although the crew of the destroyer Da Recco, which shot down three British aircraft at once, became the hero of the day. Then there was participation in Operation Pedestal, which became the peak of the aircraft's career. It was during this period that the number of aircraft was reduced to four (however, there were never more than two or three aircraft in service at the same time). The command tried to improve the situation by transferring several Ca.314s. However, the planes did not take root because of their very bad reputation - for example, just on November 20, two such aircraft did not return from departure at once (eight crew members disappeared immediately). As it turned out later, the planes were attacked by the Beaufighter flight of the 227th RAF. The last flight in the CR.25 war was made on January 15, 1943. After that, the remaining three cars under the command of Lieutenant Rindone flew to Palermo. Another car was being repaired. Thus, after 18 months of the war, only four CR.25s remained, assembled at the factory airfield in Cameri. After Italy's surrender, these aircraft were captured by the Germans and used in various training units until September 1944.

Crew 3

Dimensions

Wing span, m	16.00
Wing area, m ²	40.00
Length, m	13.35
Hight, m	3.30

Weight, kg:

Empty weight	4,475
Loaded weight	6,625

Powerplant

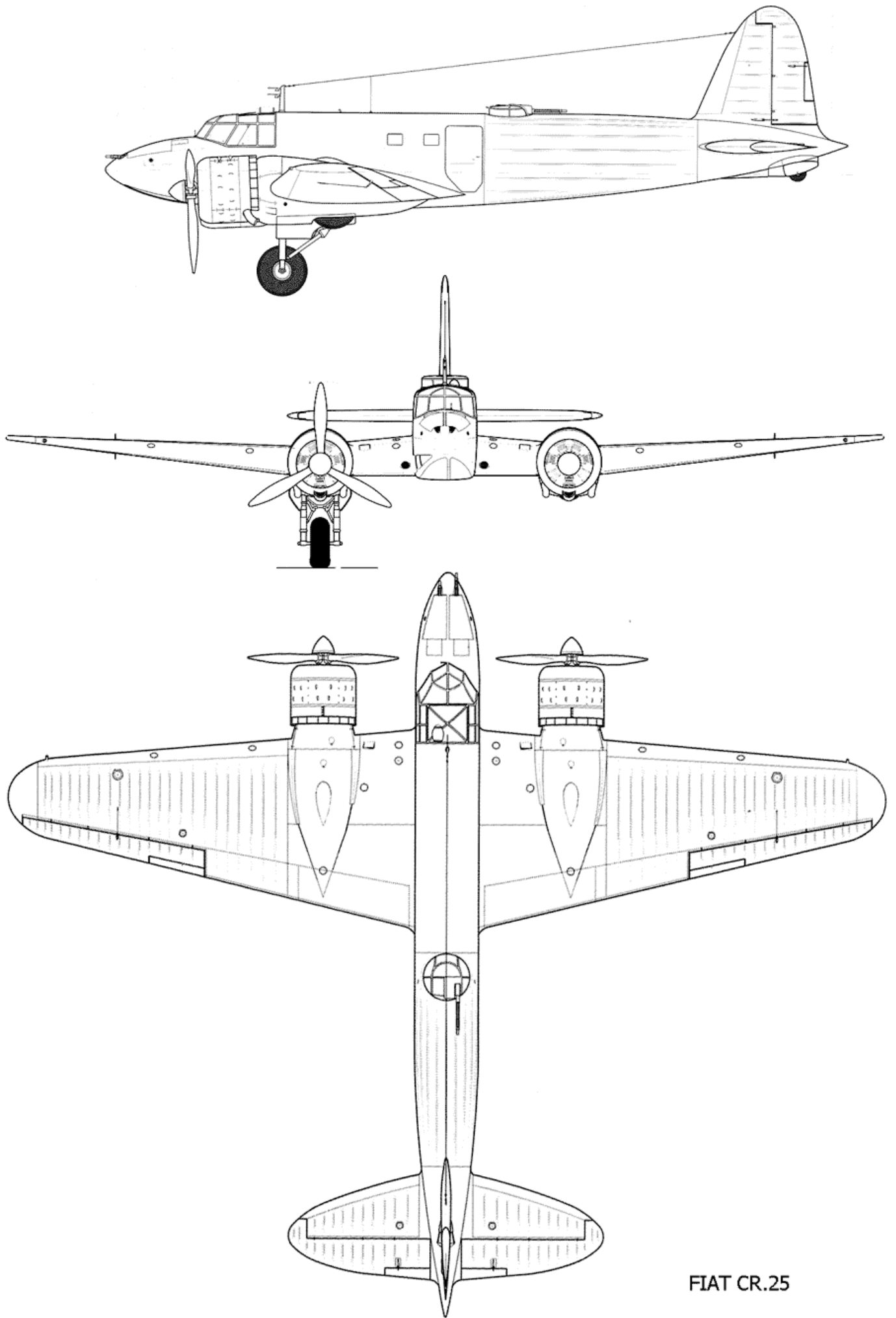
2 × PE Fiat A.74 RC38, power h.p.	2 × 840
-----------------------------------	---------

Performance

Maximum speed, km/h	450
Cruising speed, km/h	368
Service range, km	2,100
Service ceiling, m	7,950

Armament

Three 12.7 mm machine guns, bombs up to, kg	500
---	-----



FIAT CR.25

Source : <https://airpages.ru/eng/ot/cr25.shtml>