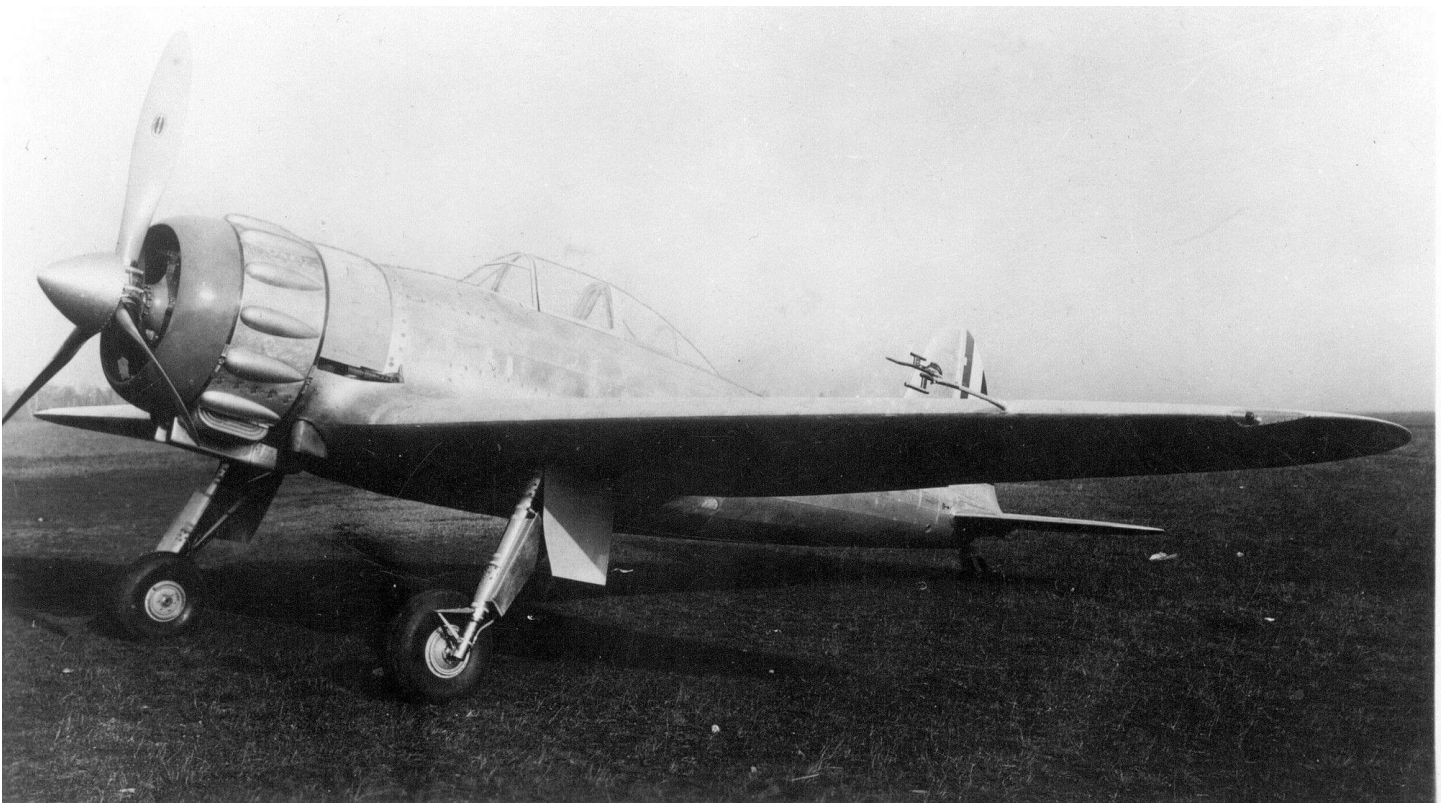
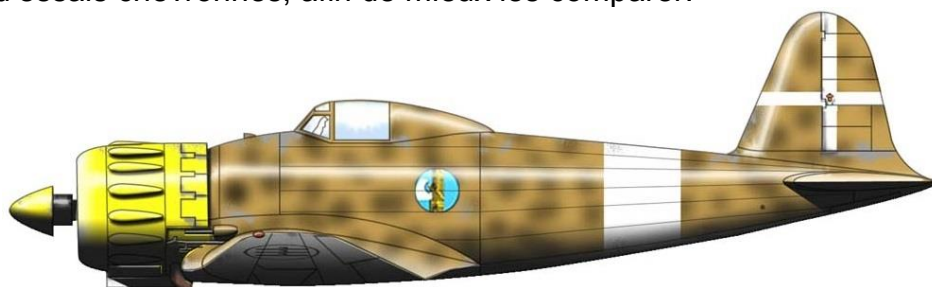
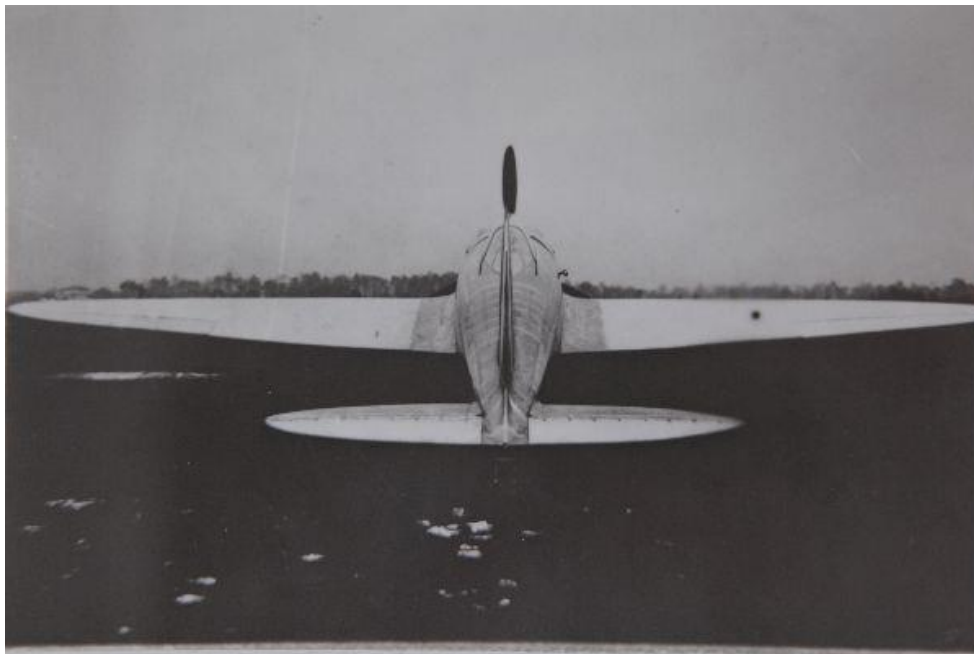


Caproni Vizzola F.5



En 1936, le ministère italien de l'aéronautique publie une spécification concernant un nouveau chasseur destiné à remplacer ses Fiat CR20, un biplan datant de la décennie précédente. Chez le constructeur lombard Caproni Vizzola, un groupe de travail dirigé par l'ingénieur Fabrizio Fabrizi étudie un nouveau chasseur pour répondre à cette demande. Désigné F.4, pour Fabrizi 4, ce nouveau monoplace a un fuselage constitué d'une structure en tubes d'acier soudés recouverts de plaques de duralium, un alliage d'aluminium et de cuivre avec des traces de magnésium et de manganèse. Les ailes, en position basse et de forme elliptique, sont recouvertes de contre-plaqué de bois. L'empennage est de type conventionnel, avec des surfaces aux extrémités arrondies. Le train d'atterrissage classique est escamotable. Le moteur prévu, qui est également en cours de développement, est un Isotta Fraschini Asso L.121 RC.40 de 12 cylindres en V de 960 ch (715 kW). Son armement est constitué de deux mitrailleuses Breda-SAFAT de 12,7 mm. À cette période, le ministère de l'Air italien a une nette préférence pour les avions équipés de moteur radial, autrement dit à cylindres en étoile. Par conséquent, il fait pression pour que Caproni remplace la motorisation prévue, ce qui entraîne l'arrêt momentané du projet le temps de redessiner l'avant du fuselage pour y intégrer un moteur Fiat A.74 RC.38 de 870 ch. Le prototype du F.5 effectue son premier vol le 19 février 1939 depuis l'aérodrome de Vizzola Ticino, piloté par Giuseppe Pancera. Suite de la mort accidentelle de Fabrizi, le développement se fait sous la responsabilité des ingénieurs Ripabelli et Baldassarri et les essais en vol durent jusqu'en avril 1940. Le F.5 se comportant bien et étant capable de performances tout à fait correctes, il est proposé au ministère italien de l'aéronautique. Ce dernier, ayant reçu de nombreuses propositions des différents constructeurs italiens, décide d'évaluer ces appareils en les partageant en deux groupes distincts. Le premier comprend les biplans Fiat CR42 et Caproni Ca.165, alors que le second est constitué des monoplans AUSA AUT 18, IMAM Ro.51, Fiat G.50, Macchi MC200, Caproni Vizzola F.5 et Reggiane Re.2000. Ces appareils sont évalués à tour de rôle par plusieurs pilotes d'essais chevronnés, afin de mieux les comparer.





[Caproni-Vizzola F.5](#)

Si le F.5 ne présente pas de défauts particuliers, il n'offre pas non plus d'avantages opérationnels par rapport aux Fiat G.50 et Macchi MC200, dont les développements sont terminés depuis déjà un certain temps. Malgré cela, Caproni Vizzola obtient l'autorisation de finaliser le développement du F.5 et reçoit une commande de 12 exemplaires de présérie, avec une option pour 200 exemplaires supplémentaires. Cet intérêt vient probablement du fait que son coût de production est presque un quart inférieur à celui du MC.200. Les 12 F.5 de présérie diffèrent du prototype par la verrière, l'empennage et la roue de queue. Les 11 premiers sont livrés à la Regia Aeronautica pour être utilisés comme chasseurs (MM.5921 à MM.5931), tandis que la douzième cellule est modifiée pour être motorisée avec Daimler-Benz DB 601 de 1075ch. D'une configuration très proche du M.4, il est désigné F.5bis et reçoit le code militaire MM.5932. Ce prototype vole pour la première fois en juillet 1940, avant d'être victime d'un accident à l'atterrissage en octobre de la même année. Réparé, il effectue encore de nombreux essais avant d'être évalué au centre expérimental de Guidonia. Bien qu'ayant une vitesse légèrement supérieure au F.5, il ne sera pas commandé en série, d'autant plus que le F.6 lui fait concurrence. Le prototype F.5bis est toutefois utilisé comme intercepteur, à partir de 1942, au sein de la Regia Aeronautica. Les F.5 sont envoyés en Albanie pour lutter contre les forces grecques, avant d'être rapatriés en Italie en 1941 pour assurer la protection aérienne de Rome contre les bombardements britanniques. En mai 1942, ils sont transférés dans une unité de chasse de nuit au côté de Fiat CR.42 spécialement préparés. En juillet 1943, lorsque les alliés débarquent en Sicile, 10 exemplaires de F.5 sont encore en service, dont cinq en réparation et cinq autres en état de vol. Le bilan de cet appareil semble relativement bon, mais il lui manquait une vitesse ascensionnelle plus importante et un armement plus puissant pour être vraiment adapté à l'interception des B-17 "Flying Fortress" et B-24 "Liberator". Malgré cela, la visibilité qu'il offrait, sa stabilité et son autonomie étaient appréciées, au point que la plupart des pilotes le préféraient au Mc.200 de Macchi.



Version anglaise Wikipédia

The **Caproni Vizzola F.5** was an Italian fighter aircraft that was built by [Caproni](#). It was a single-seat, low-wing cantilever [monoplane](#) with retractable landing gear.^[1]

Development



The first prototype of the Caproni Vizzola F.5.

The F.5 was developed in parallel with the [Caproni Vizzola F.4](#), with which it shared a common airframe. Design began in late 1937 by a team led by F. Fabrizi. The aircraft had a welded steel-tube fuselage and wooden wings; the fuselage was covered with flush-riveted [duralumin](#), while the wing had a stressed plywood skin. The F.5 (standing for Fabrizi 5) had a two-row 14-cylinder [Fiat A.74 R.C. 38](#) radial engine, unlike its cousin the F.4, which Fabrizi and his design team intended to be powered by a water-cooled engine. The F.4 project was not pursued immediately because the Italian [Air Ministry](#) held its proposed engine in disfavor, but development of the F.5 continued.^[2] The F.5 [prototype](#) first flew on 19 February 1939. The aircraft displayed very high maneuverability during official testing, prompting an order for both a second prototype and 12 preproduction models. The last of the preproduction aircraft was selected for use as a prototype in a renewed F.4 program, but the rest of the F.5 order was delivered to the [Regia Aeronautica](#) (Italian Royal Air Force).^[2] No F.5 production models were built as Caproni decided to produce the more developed [Caproni Vizzola F.6M](#) fighter instead.

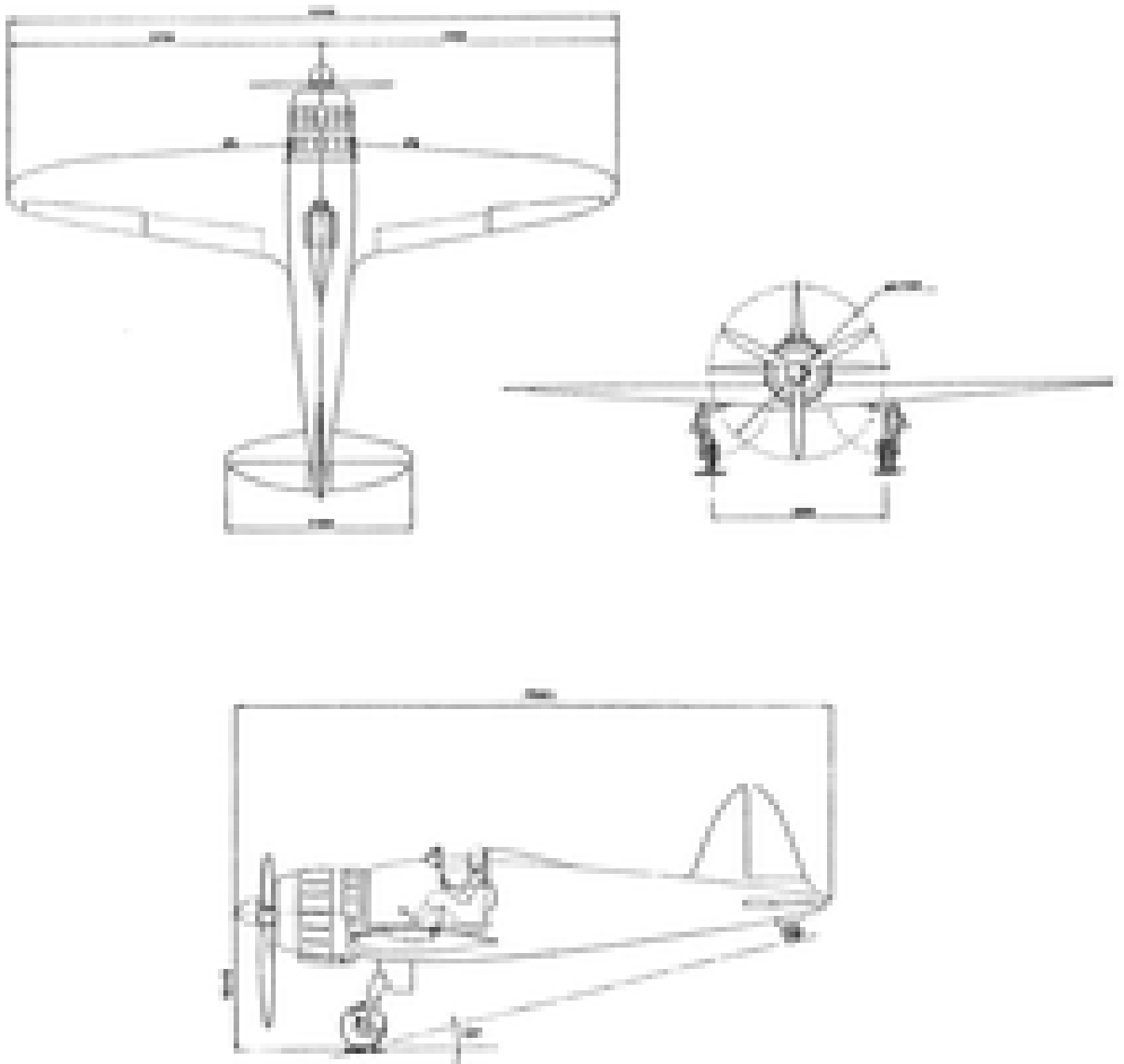
Operational history



A preproduction Caproni Vizzola F.5.

The *Regia Aeronautica* assigned the 11 preproduction F.5 fighters to the 300° *Squadriglia*, 51° *Stormo* for operational use. By 1942, they were serving as night fighters in the 167° *Gruppo*.^[2] The F.5 was offered to foreign customers. It has been said^[by whom?] that the Aeroplani Caproni subsidiary in [Peru](#) acquired the license rights for local manufacture, but no F.5s were ever built in Peru.

Specifications (F.5)



Caproni Vizzola F.5

General characteristics

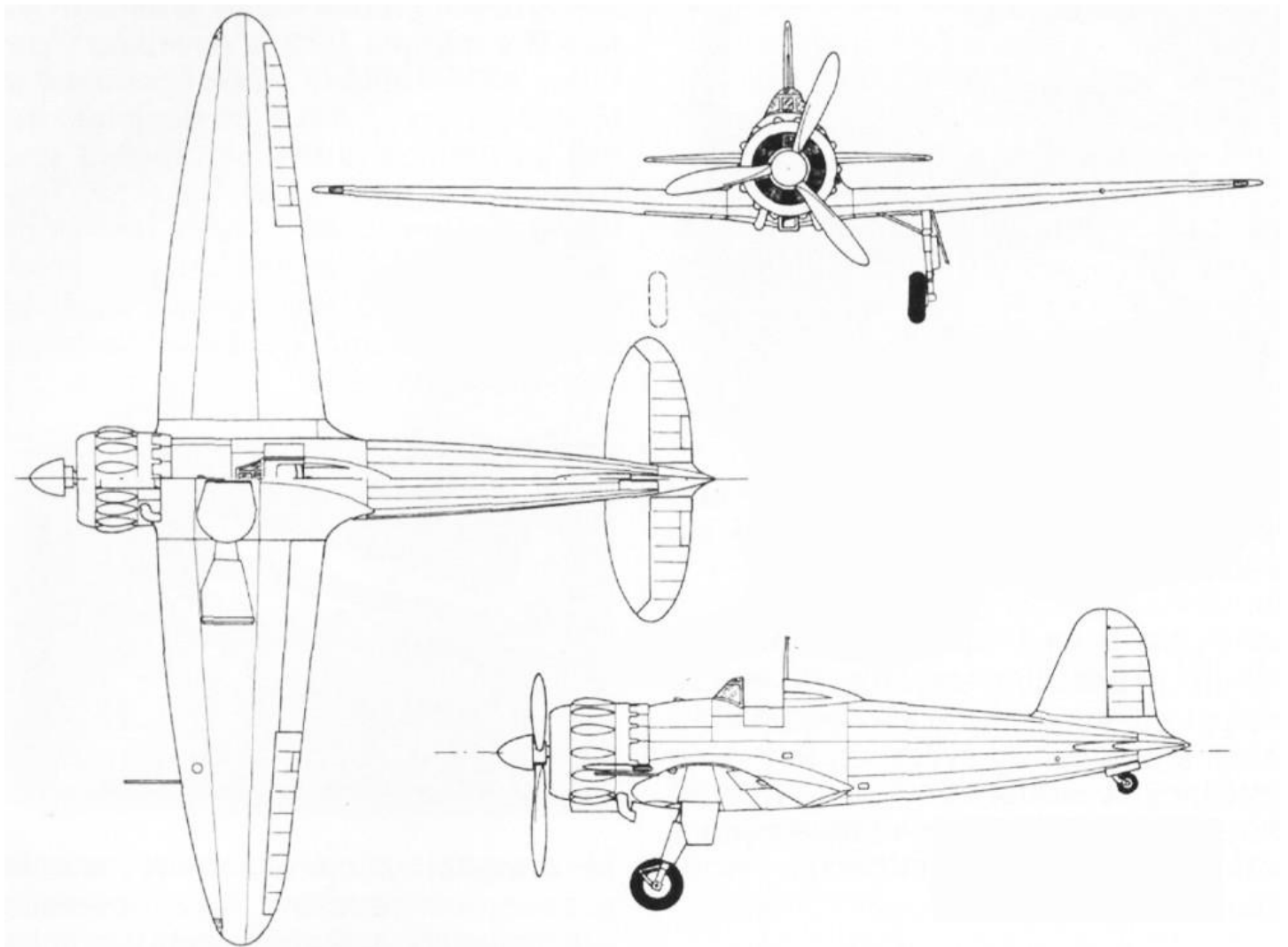
- **Length:** 7.90 m (25 ft 11 in)
- **Wingspan:** 11.3 m (37 ft 1 in)
- **Height:** 3 m (9 ft 10 in)
- **Wing area:** 17.6 m² (189 sq ft)
- **Empty weight:** 1,850 kg (4,079 lb)
- **Gross weight:** 2,238 kg (4,934 lb)
- **Powerplant:** 1 × [Fiat A.74 R.C.38](#) 14-cyl. air-cooled radial piston engine, 649 kW (870 hp) at take-off

Performance

- **Maximum speed:** 510 km/h (320 mph, 280 kn)
- **Range:** 770 km (480 mi, 420 nmi) at 455 km/h (283 mph)
- **Service ceiling:** 9,500 m (31,200 ft)
- **Time to altitude:** 6,500m (21,325ft) in 6 min 30 s

Armament

- **Guns:** 2 × 12.7 mm (0.5 in) forward-firing [Breda-SAFAT machine guns](#)



Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Caproni_Vizzola_F.5