

Dessin de propagande italien visant à symboliser les actions de la Regia Aeronautica sur la Grande-Bretagne.



Le 'corpo aereo italiano'

La Regia Aeronautica sur le front de la Manche (1940-1941)

Par Cynrik De Decker

En 2017, lors d'un débat à la chambre des Communes de Londres, le député socialiste Dennis Skinner (âgé de 85 ans) fut contré par le Premier Boris Johnson quand il déclara doctement et le doigt dressé : « *Je me souviens ce qu'il en fut lorsque nous devons nous cacher sous l'escalier quand deux dictateurs fascistes, Mussolini et Hitler, larguaient des bombes sur nos villes et villages de Grande-Bretagne* ». Johnson le reprit : « *Puis-je faire remarquer à l'honorable membre de cette assemblée qu'il se trompe lorsqu'il affirme que Mussolini largua des bombes sur notre pays ?* ». Si Johnson avait indéniablement raison en affirmant que ce n'était pas le Duce qui, aux commandes de son avion, survola l'Angleterre dans des buts agressifs (pas plus qu'Adolf Hitler, au demeurant !), ce politicien - qui se piquait d'avoir une certaine connaissance de l'histoire - ne semblait néanmoins jamais avoir eu vent de la présence d'aviateurs italiens sur l'autre rive de la Manche en 1940. Ce qui n'est guère étonnant puisque plusieurs auteurs taxent cet épisode de : 'Bataille d'Angleterre oubliée'.

Lors de l'été 1940, alors que la 'Battle of Britain' battait encore son plein avant de décliner, Benito Mussolini décida en effet d'engager une partie importante de son aviation dans ce gigantesque combat. Cependant, peu après, la Luftwaffe allait passer aux attaques de nuit (le 'Blitz') au moment où les aérodromes belges de Maldegem, Ursel, Melsbroek et Chièvres furent occupés par les aviateurs transalpins opérant de jour. Si les Transalpins purent découvrir et apprécier le calme et le caractère typique du nord de la Belgique, dans les airs, ce ne fut pas la même chanson. Les Spitfire et Hurricane furent en effet omniprésents et ces appareils étaient indéniablement supérieurs aux avions italiens. Chaque intrusion étant signalée par les radars (mais également très probablement par Ultra), la défense se montra particulièrement efficace. La Regia Aeronautica n'était de toute évidence pas apte à combattre sur le front glacial de la Manche et, bien que luttant avec courage, ses aviateurs ne firent pas le poids. Au début de 1941, ils allaient regagner des cieux méditerranéens plus cléments.



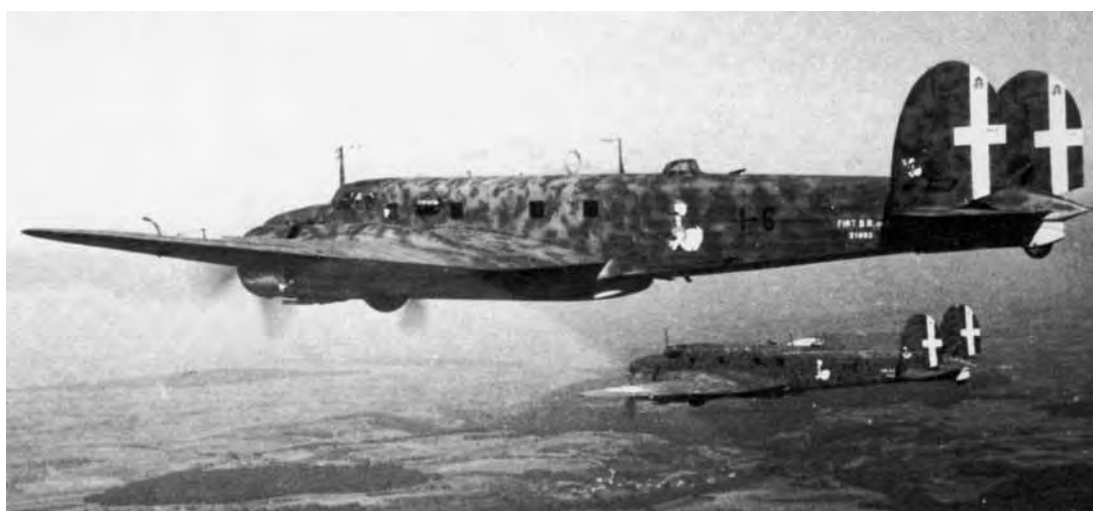
Jolie photographie du tout neuf Fiat BR.20M MM22267 242-3 vu à Cameri durant l'été 1940, peu avant le transfert vers la Belgique. Le bimoteur sera perdu le 11 novembre 1940 lors du raid sur Harwich.



Vol sur les Alpes (E. Degasperi).



Fiat BR.20M MM21892 codé 1-6 de la 1^a Squadriglia (11° Gruppo, 13° Stormo BT).
Septembre-octobre 1940.



BR.20M de la 1^a Squadriglia durant le vol de transfert vers la Belgique le 27 septembre. Au premier plan le MM21892 codé 1-6.

Devant l'insigne.



Des mécaniciens dans un hangar d'Ursel.



Un aviateur allemand a été invité à grimper dans un des CR.42 d'Ursel. On ne sait guère ce que pensèrent alors les aviateurs allemands mais vu ce qu'ils savaient de leurs adversaires de la RAF, ils plainquirent probablement leurs alliés italiens !



problème. Mais à l'atterrissage, un BR.20 fut pris à partie par un appareil britannique, cela sans mal pour son équipage. Ce même soir, quelques bombardiers ennemis attaquèrent Evere. Un équipage égaré se posa à Deurne puis regagna Melsbroek le lendemain.

Le Corpo Aero Italiano était toujours en train de chercher ses marques car son effort n'avait toujours pas été porté au maximum. Le 9 novembre, seuls cinq BR.20 furent engagés sur Ramsgate avec une escorte de trente Freccia de Maldegem. Mais ce fut de nouveau un coup dans l'eau car, suite au mauvais temps, la mission fut très vite annulée.



à ses interrogateurs mais, de nouveau, suite à un problème technique : « Alors qu'il volait à seize mille pieds, il aperçut quelques Hurricane en pleine montée et réalisa qu'il avait peu de chances de s'en sortir. Il descendit à treize mille pieds et fut attaqué par ces chasseurs. Il tira sur l'un d'eux et le vit piquer soudainement. Le combat tournoyant

débute avec les deux autres. Il dura quelque temps car les Hurricane étaient plus rapides mais son Fiat était plus manœuvrable et les Hurricane ne purent jamais se placer adéquatement en position de tir. Il se dit que le moment le plus dangereux serait celui où il entamerait son vol retour car, vu leur vitesse supérieure, les Hurricane pourraient

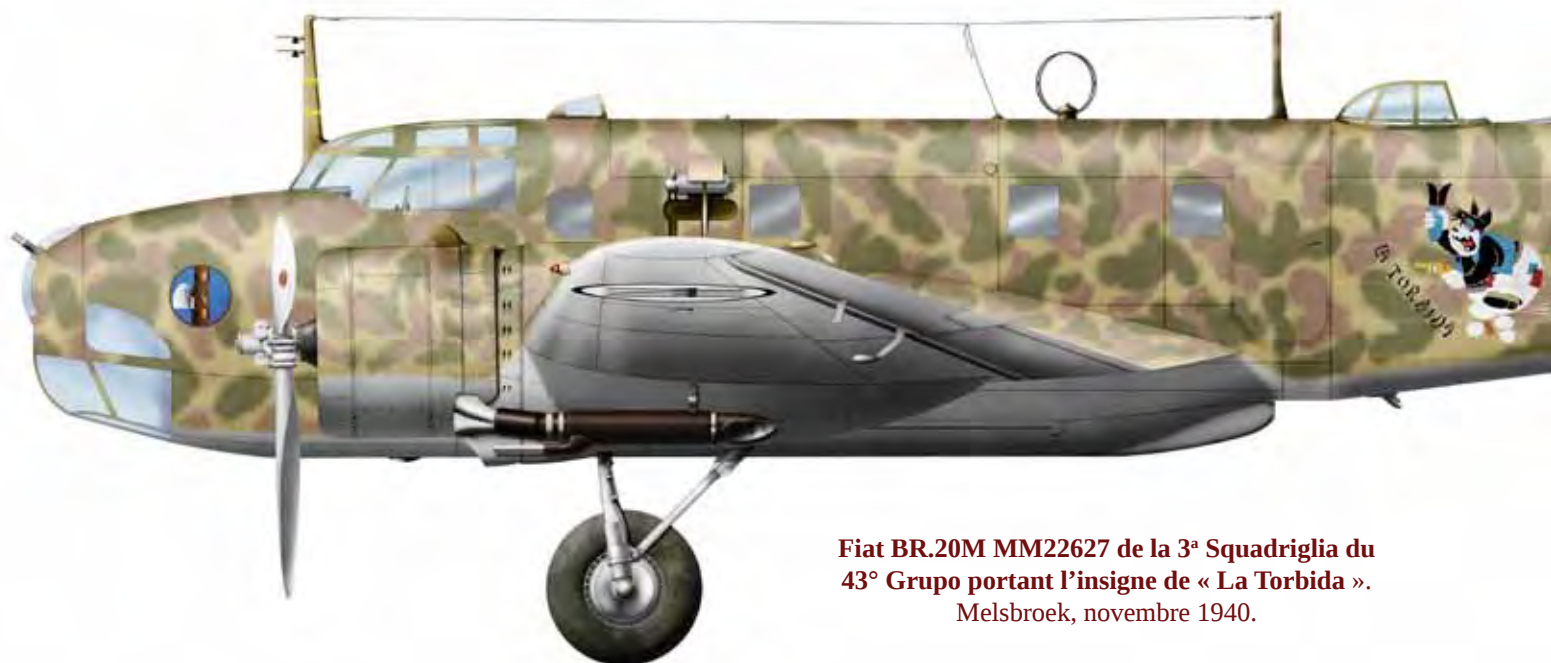
Le même appareil au RAF Museum de Hendon. Les surfaces inférieures devaient être aluminium.





Melsbroek, 20 novembre 1940. Le *Capitano* Francesco Bassi, chef de la 3^e Squadriglia, revient avec son équipage de la mission 'Pirata'. De g. à dr.: les Serg. Magg. Acerbi, Serg. Arm. Lops (à la porte), Mllo. Bruni (avec moustache) et Cap. Bassi. L'insigne de l'unité est *Gambadilegno*, un personnage de Walt Disney (*Black Pete* en anglais et *Pat Hibulaire* en français). L'équipage de 'La Torrida' porte une veste de sauvetage un peu artisanale en kapok qui sera remplacée par un modèle allemand bien plus moderne et adéquat.

Melsbroek. Photo posée du décollage d'un BR.20 sur la piste parallèle à la chaussée de Haecht. Le censeur a supprimé l'insigne de l'escadrille italienne en y apposant un carré blanc.



Fiat BR.20M MM22627 de la 3^e Squadriglia du 43^e Grupo portant l'insigne de « La Torbida ». Melsbroek, novembre 1940.



Préchauffage des moteurs des Fiat peu habitués au climat belge.
Sous l'œil des aviateurs, des mécaniciens chargent des bombes dans un BR.20.



Un BR.20M sous un filet de camouflage dont on remarque la peinture noire des surfaces inférieures. La peinture fut empruntée aux Allemands.



Comme le prouve cette photo, certains BR.20M furent intégralement repeints en noir !



Fiat BR.20M de l'une des escadrilles du 43° Gruppo (3^a ou 5^a Squadriglia) tel qu'il était peint pour les missions nocturnes sur le Royaume-Uni. Chièvres, novembre 1940.

Garde germano-italienne à l'entrée d'un aérodrome.



Furio Niclot Doglio devant un Bf 109 de la JG 54.

Les Freccia à Maldegem et l'entraînement sur Bf 109

Seuls les G.50 demeurèrent à Maldegem, employant au besoin l'aérodrome d'Ursel. Les pilotes italiens effectuèrent des patrouilles quotidiennes sur les côtes belge, française et néerlandaise. Ils allaient au surplus tester le Bf 109 à Maldegem. Le carnet de vol de Furio Niclot Doglio, qui fut également pilote d'essai, mentionne un vol de vingt minutes sur Messerschmitt le 31 janvier 1941. Le 16 février, il effectua quelques acrobaties en Bf 109 et il semble que le 31 mars, il fut déclaré apte à voler sur cet appareil – étant probablement le premier pilote italien à avoir dominé ce chasseur.

Le 13 février 1941 à 11h45, le *Tenente* Mario Roncali de la 352^a Squadriglia décolla d'Ursel en alerte. À trois cents mètres sur la Flandre Occidentale, il intercepta un avion adverse. Il le suivit un temps mais finalement dut abandonner. Pour une raison inconnue, il perdit le contrôle de son appareil et s'écrasa (cela alors que les archives de la RAF ne mentionneraient aucune

action ce jour-là sur ce secteur). On retrouva l'épave du Fiat et le corps de son pilote près de Steenbrugge, Roncali étant toujours attaché à son siège. C'était un des meilleurs pilotes de la 352^a. Ce Florentin de trente ans volait depuis 1930 à la Regia Aeronautica et était un vétéran d'Espagne. Deux semaines auparavant, il avait effectué son premier solo en Bf 109.

En mars, les 352^a et 353^a Squadriglie déménagèrent à Desvres dans le Pas-de-Calais ; les hommes reçurent la visite du Maréchal Albert Kesselring le 4 avril et il signala que la conversion sur Bf 109 serait rapide. Plusieurs pilotes italiens avaient achevé leur stage avec succès tandis que des mécaniciens avaient été envoyés aux usines Erla établies à Anvers (Deurne) pour s'accoutumer au chasseur allemand. Les responsables italiens espéraient en effet en acheter une centaine mais il est douteux que cette commande aurait pu être honorée à cette époque en raison de la préparation fébrile de 'Barbarossa'.

Fin avril, les pilotes de G.50 quittèrent définitivement le front de la Manche pour opérer sur le désert libyen. Du personnel administratif allait cependant demeurer encore quelque temps



Le Sergente Giuseppe Ruzzin à Flessingue avec un camarade allemand de la JG 1 devant le '11 noir'. Les pilotes de G.50 allaient sous peu suivre un stage pour piloter cet appareil. Il allait cependant tourner court. Ruzzin, pour sa part, regagna l'Italie en CR.42.

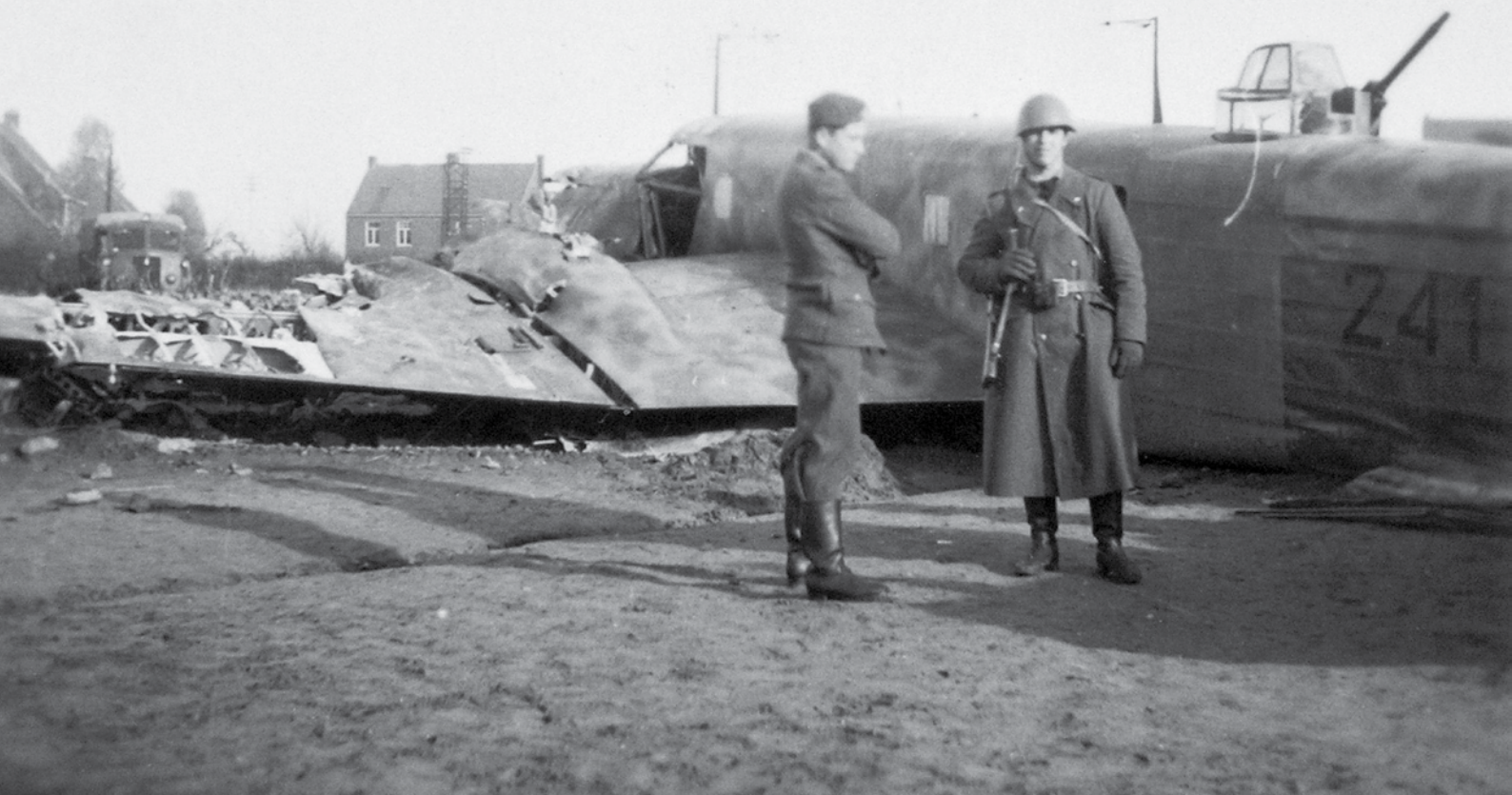


L'appareil photographié ici en 2018. On remarque les couleurs dans lesquelles a été restauré l'élégant biplan et qui correspondent à celles mentionnées dans le rapport rédigé lors de sa capture ; d'où les codes gris bleu ciel et les surfaces inférieures aluminium ! (Steven Volckaerts).



Gros-plan sur les faisceaux (Steven Volckaerts).

Le Fiat BR.20 crashé à
Kuurne le 29 octobre 1940.



Annexe I : Les pertes humaines du Corpo Aereo Italiano

27 septembre 1940

Fiat BR.20 – 43° Stormo, 243a Squadriglia

Crashé à Wasserburg (Munich)

1° Av. Renato Biagini (°1911, Ravenna)

Sergente Maggiore Alfonso Toscani (°1912, Mosciano Sant'Angelo, Teramo)

Sergente Maggiore Tarcisio Buso (°1913, Udine)

Inhumés au carré d'honneur de Munich.

16 octobre 1940

43° Stormo

Aviere Gino Del Torso (°1919, Castelnuovo del Friuli, Pordenone)

Décès pour cause inconnue. Enterré à Evere.

Corps rapatrié en 1964 dans sa ville natale.

19 octobre 1940

20° Gruppo

Décédé à Gand. Cause inconnue.

Aviere Pasquale Chini (°1916, Chianti, Sienna)

Inhumé à Evere. Restes rapatriés à Verano en 1964.

24 octobre 1940

Fiat BR.20 MM21929 – 13° Stormo – 5ª Squadriglia

Crashé à Houthem au décollage de Melsbroek

Capitano Carlo Pagani (°1907, Ferrara)

Enrico Vardabasso (°1914, Beie d'Istria)

Maresciallo di 1° classe Giovanni Favia (°1904, Barletta)

Sergente Maggiore Aldo Delmonte (°1912, Rimini)

Sergente Maggiore Paride Astesati (°1914, Corte Franca, Brescia)

1° Aviere Paolo Bizzocchi (°1915, Modena)

Inhumés le 14 octobre 1940 à Evere et corps rapatriés respectivement à Ferrara, Verano (Rome), Milan, Verano, Varese et Modena.

29 octobre 1940

Fiat BR.20M MM ? , codé 243-3 – 243ª Squadriglia

Crashé à Kuurne

1° av. arm. Giuseppe Monti – Tué près de

Courtrai.

Très probablement inhumé à Evere. Transfert inconnu.

11 novembre 1940

Fiat BR.20 MM22267 – 43° Stormo – 243ª Squadriglia

Sottotenente Enzo Antonio (°1915, San Pietro Mosezzo, Novara)

Tenente Pier Antonio Poggi (°1908, Novara)

Aviere scelto Lino Bettio (°1919, Padua)

Aviere Vittorio Lanfaloni (°1917, Assisi, Perugia)



Carte souvenir reprenant les noms
et portraits de plusieurs tués du CAI
(F. Balestri, via G. Bussi).