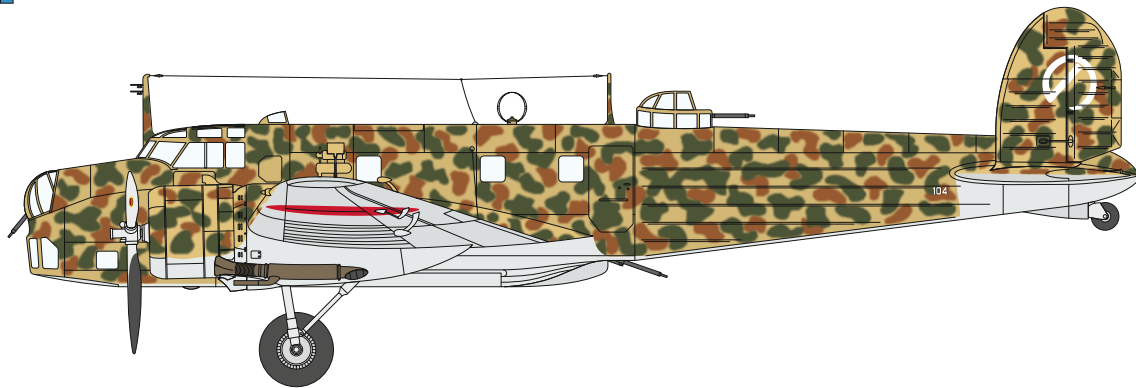




FIAT BR.20 Cicogna **'Bomber over Two Continents'**

1/48

CZ

Vedle třímotorových SM.79 a Cant Z.1007 byl Fiat BR.20 Cicogna (italsky "čáp") jediným italským dvoumotorovým bombardovacím letounem ve výzbroji Regia Aeronautica. Italské ministerstvo letectví vypsalo v roce 1934 specifikace na nový těžký dvoumotorový bombardér. Splnit požadavky na rychlost 330 km/h ve výšce 4500 m a 385 km/h v 5000 metrech, dolet 1000 km a nosnost 1200 kg bomb dokázal jedině projekt ing Rosatelliho pracujícího ve firmě Fiat. První prototyp BR.20 vzlétl poprvé 10. února 1936 a již v září téhož roku byl zařazen do výzbroje. První série měla hřbetní věž typu Breda D.R se dvě kulometry 7,7 mm. Další série dostaly hřbetní věž Breda M.1 s jedním kulometem 12,7 mm. Ve srovnání s konkurenčním SM.79 měl Fiat BR.20 sice menší dolet, ale větší nosnost a vhodnější uložení pum. Díky tomu dosahoval mnohem vyšší přesnost bombardování než ostatní italské bombardéry. Itálie otestovala své Fiaty BR.20 při nasazení Aviazione Legionaria na straně Frankistů ve Španělské občanské válce. Celkem bylo ve Španělsku nasazeno třináct letadel. Zúčastnili se náletů v bitvě o Elbro a bombardování Teruelu a osvědčili se. Na začátku druhé světové války se již projevovала určitá zastaralost, ale Fiaty přesto bojovaly nad jižní Francií v roce 1940 i nad Středomořím, Albánií, Jugoslávií a Řeckem. Právě jako reakce na postupné zastarávání Fiatu BR.20 byla v roce 1939 zkonstruována a zavedena do výroby modernizovaná verze BR.20M s upraveným trupem, zvýšenou ochranou osádky a dalšími zlepšeními. Poslední série dostaly opět novou hřbetní věž, tentokrát aerodynamicky tvarovaný typ Caproni-Lanciani Delta E. Kromě nasazení na stejných místech jako BR.20 nové BR.20M zasáhly do Bitvy o Británii na straně Italského expedičního sboru a nasazeny byly i na východní frontě. Fiaty bojovaly do kapitulace Itálie, i když v závěru spíše jako noční bombardéry. Fiaty BR.20 byly exportovány. Jediný Fiat zakoupený Venezuelou je okrajová záležitost, mnohem významnější byl druhý export. Na konci roku 1937 objednalo Japonsko celkem 82 strojů BR.20. Japonsko od července 1937 bojovalo v Číně a nutně potřebovalo těžké bombardéry. Itálie nabídla Caproni Ca 135 a Fiaty BR.20. Ty druhé dostaly přednost, lépe vyhovovaly japonským požadavkům. Od února 1938 byly BR.20 nasazeny do bojů. Vzhledem k tomu, že operovaly na dlouhé vzdálenosti bez stíhací ochrany měly dosti značné ztráty. Japoncům také vadila komplikovanost a náročná údržba. V druhé polovině roku 1939 byly postupně BR.20 stahovány k výcviku a nahrazeny novými Ki-21.

Technická data:

rozpětí: 21,57 m, délka: 16,10 m, max. rychlost v 5000 m: 432 km/h, dostup: 6750 m, dolet: 2960 km

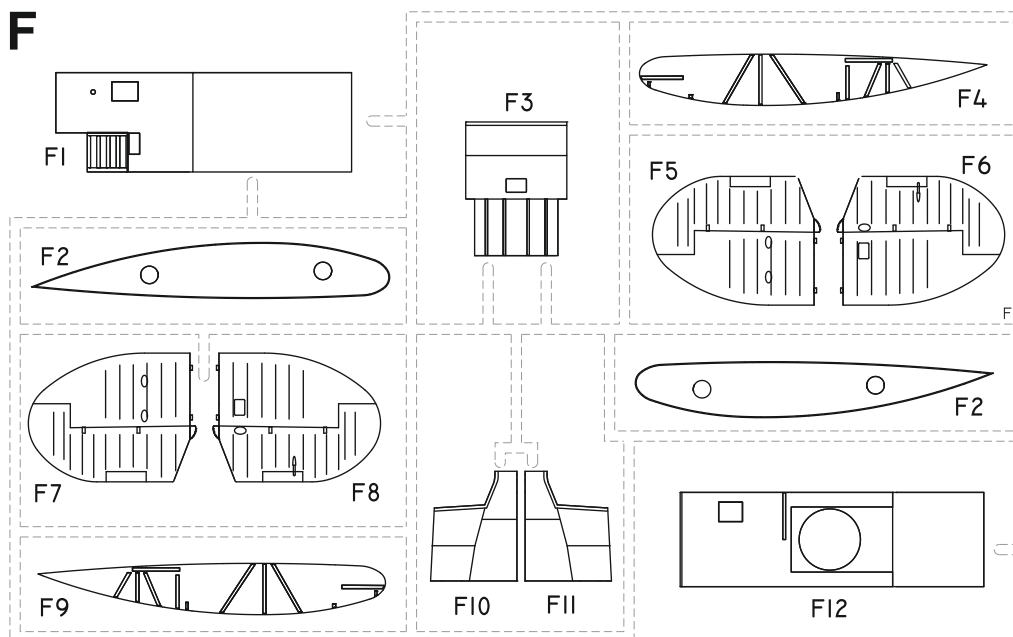
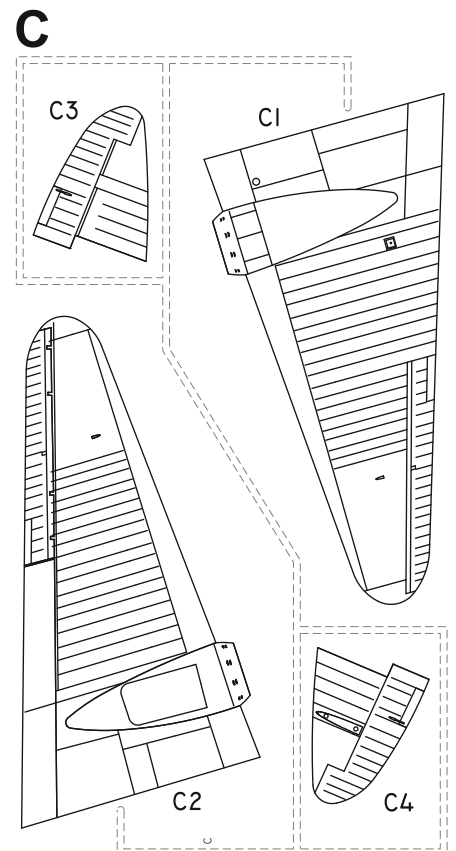
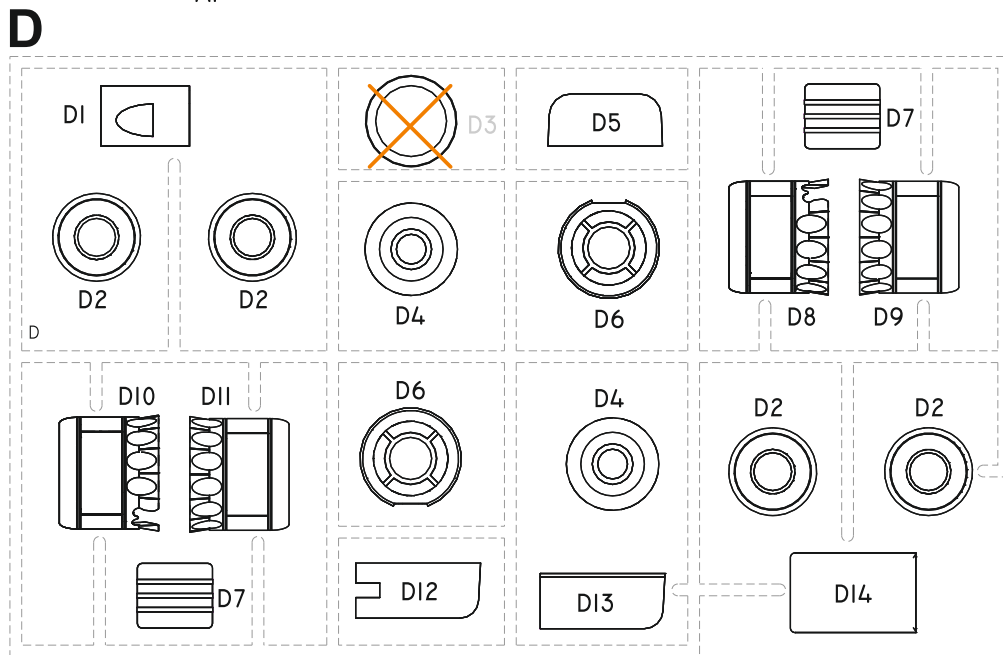
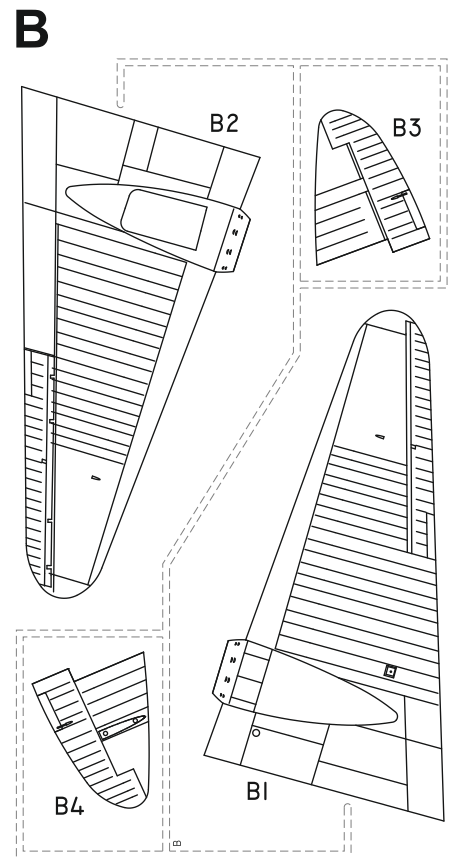
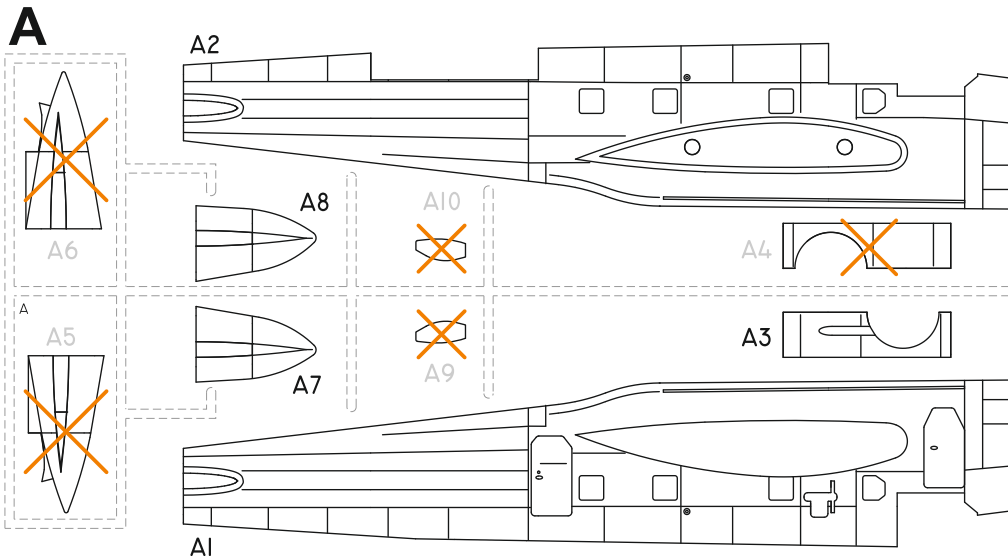
EN

Apart from the tri-engine SM.79 and Cant Z.1007 was Fiat BR.20 Cicogna (Stork) the only one Italian twin-engined bomber aircraft deployed by Regia Aeronautica. In 1934 Italian Air Ministry issued specification for new heavy, the twin-engined bomber aircraft. The only project that fulfilled the requirements calling for 330 kmh speed at 4500 m and 385 kmh at 5000 m, range of 1000 km and bomb load of 1200 kg was Ing Rosatelli's one. Rosatelli worked for Fiat Company. The prototype of Fiat BR.20 made its maiden flight on February 10, 1936 and it was accepted for military service in September of the same year. The first production series featured Breda D.R. dorsal turret equipped with two 7.7 mm machine guns. Following series featured Breda M.1 dorsal turret equipped with single 12.7 mm machine gun. Compared to the competitive SM.79, BR.20 had smaller range but bigger bomb load with better bomb storage placement. Thanks to this feature Fiat scored more accurate bomb hits than any other Italian bombers. Italy tested their Fiat BR.20s in Aviazione Legionaria side by side with Frankists during the Spanish Civil War. Thirteen aircraft were deployed in Spain. BR.20s participated in raids during the Battle of Elbro and bombing of Teruel and proved effective. At the beginning of the World War 2 certain obsolescence of BR.20s became obvious but in spite of it Fiats flew combat missions over South France and in 1940 flew even over Mediterranean Sea, Albany, Yugoslavia and Greece. In 1939 was designed and produced modernized version BR.20M as the response to the obvious obsolescence of Fiat BR.20. This modernized version featured modified fuselage, better crew protection and other improvements. The last production series featured another dorsal turret, this time aero dynamically shaped Caproni-Lanciani Delta E model. New version BR.20M was assigned to same areas as BR.20, but with the Italian Expeditionary Forces it participated in Battle of Britain and later also in Eastern Front. Fiats fought up to the Italian Armistice, eventually as night bombers. Export Fiats were also successful. The sole Venezuelan machine is marginal issue but more important was the other export sale. In the end of 1937 Japan had ordered 82 Fiat BR.20s. Since July 1937 was Japan in war with China and heavy bombers were needed. Italy offered Caproni Ca 135 and Fiat BR.20. The latter type had been chosen since it more suited the Japanese needs. Since February 1938 Japanese deployed their Fiat BR.20s to combat zones. Due to the long range mission without fighter cover the losses were high. Also, Japan criticized the complex maintenance. In the second half of 1939 were the BR.20 withdrawn from first line service and assigned to the training units and subsequently replaced by new Mitsubishi Ki-21s.

Technical specification:

Wingspan: 21.57 m, Length: 16.10 m, Max. Speed at 5,000 m: 432 kmh, Service Ceiling: 6,750 m, Range: 2,960 km.

Plastic Parts



SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
COLLE CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



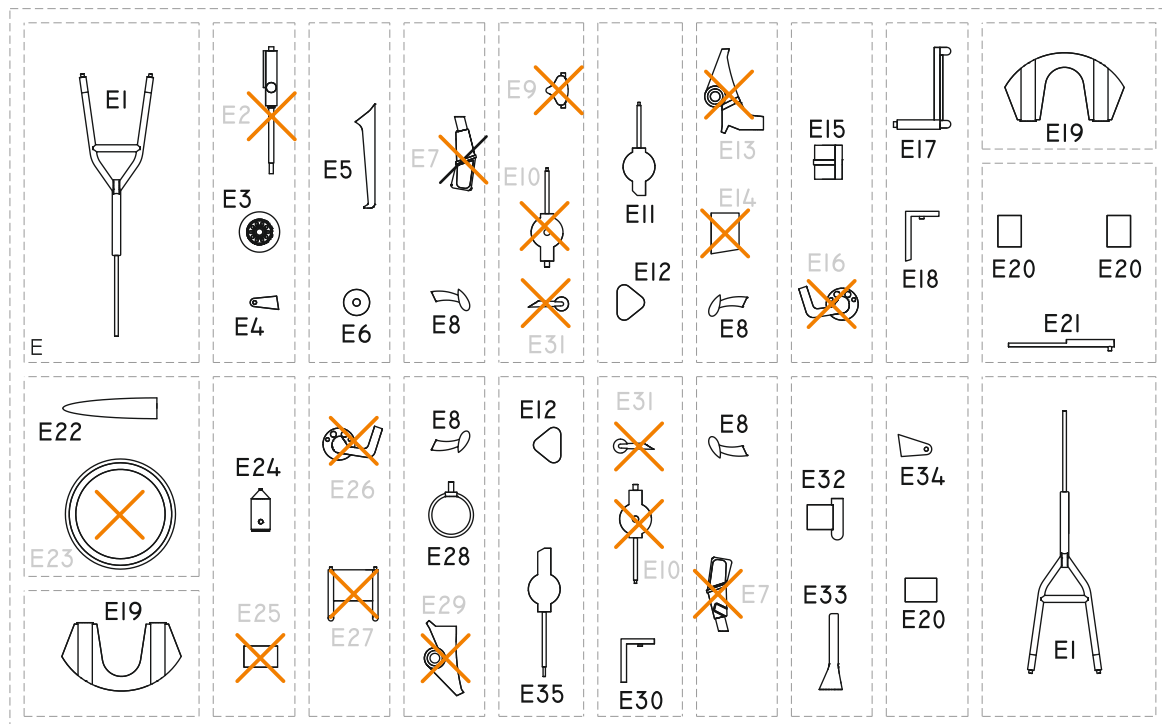
ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

GSI
colour code

NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

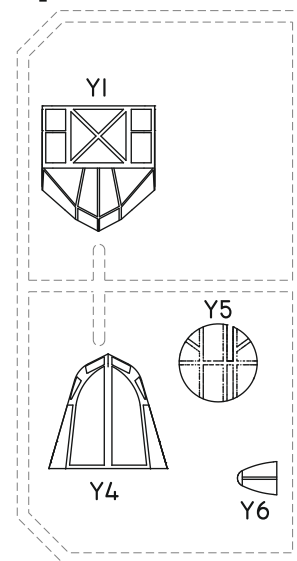
Plastic Parts

E

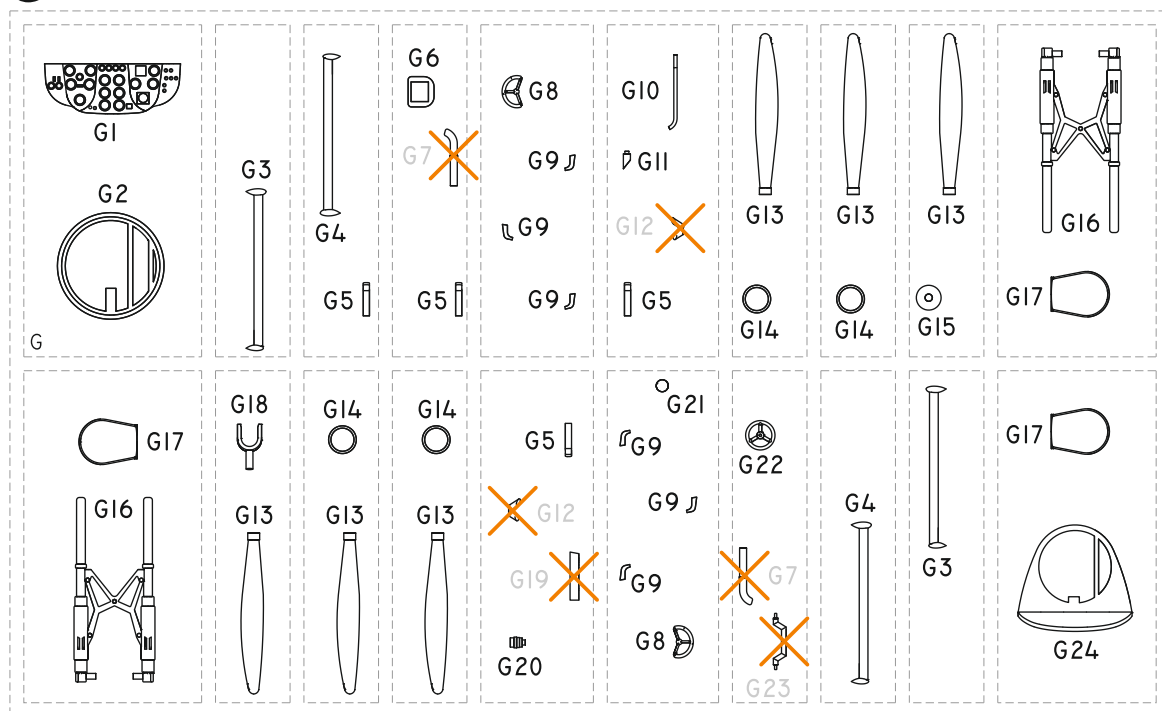


Clear Parts

Y

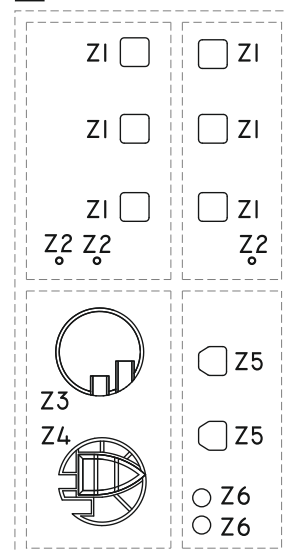


G



Clear Parts

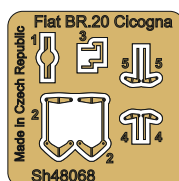
Z



Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

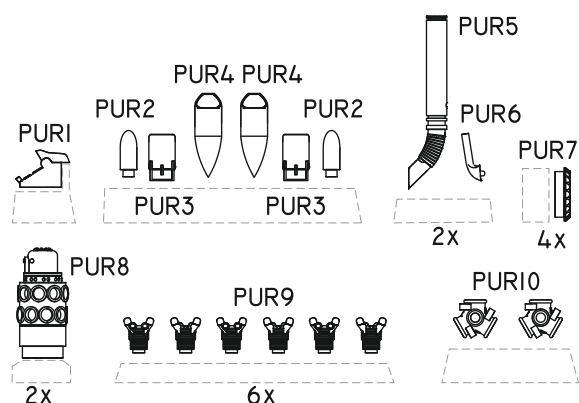
A	Černá/ BLACK	H12/C33
B	Khaki/ KHAKI	H81/C55
C	Pneu. šedá/ TIRE BLACK	H77/C137
D	Tmavý kov/ DARK IRON	MC214
E	Hliník/ ALUMINIUM	MC218
F	Ocel. šedá/ STEEL GREY	H75/C25
G	Interiér. zelená/ INTERIOR GREEN	H16/C64
H	Opálený kov/ BURNT IRON	H76/C61

PHOTO-ETCHED PARTS (L)

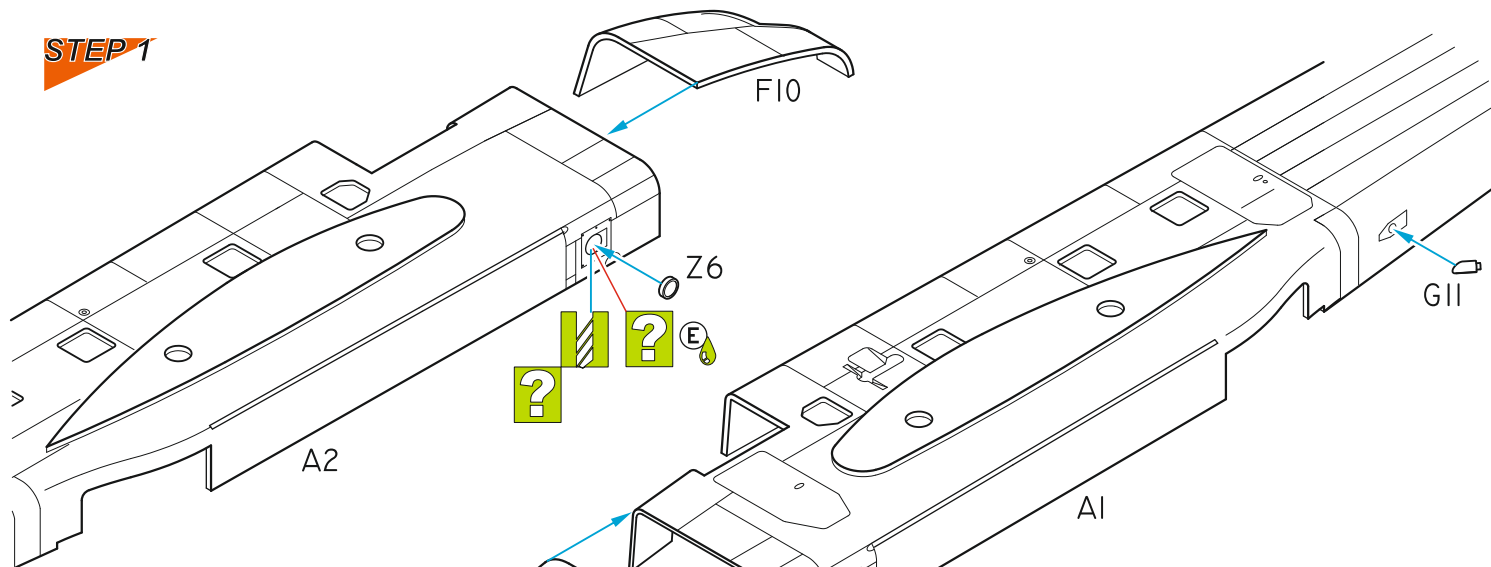


Tento díl nepoužít
Do not use this part

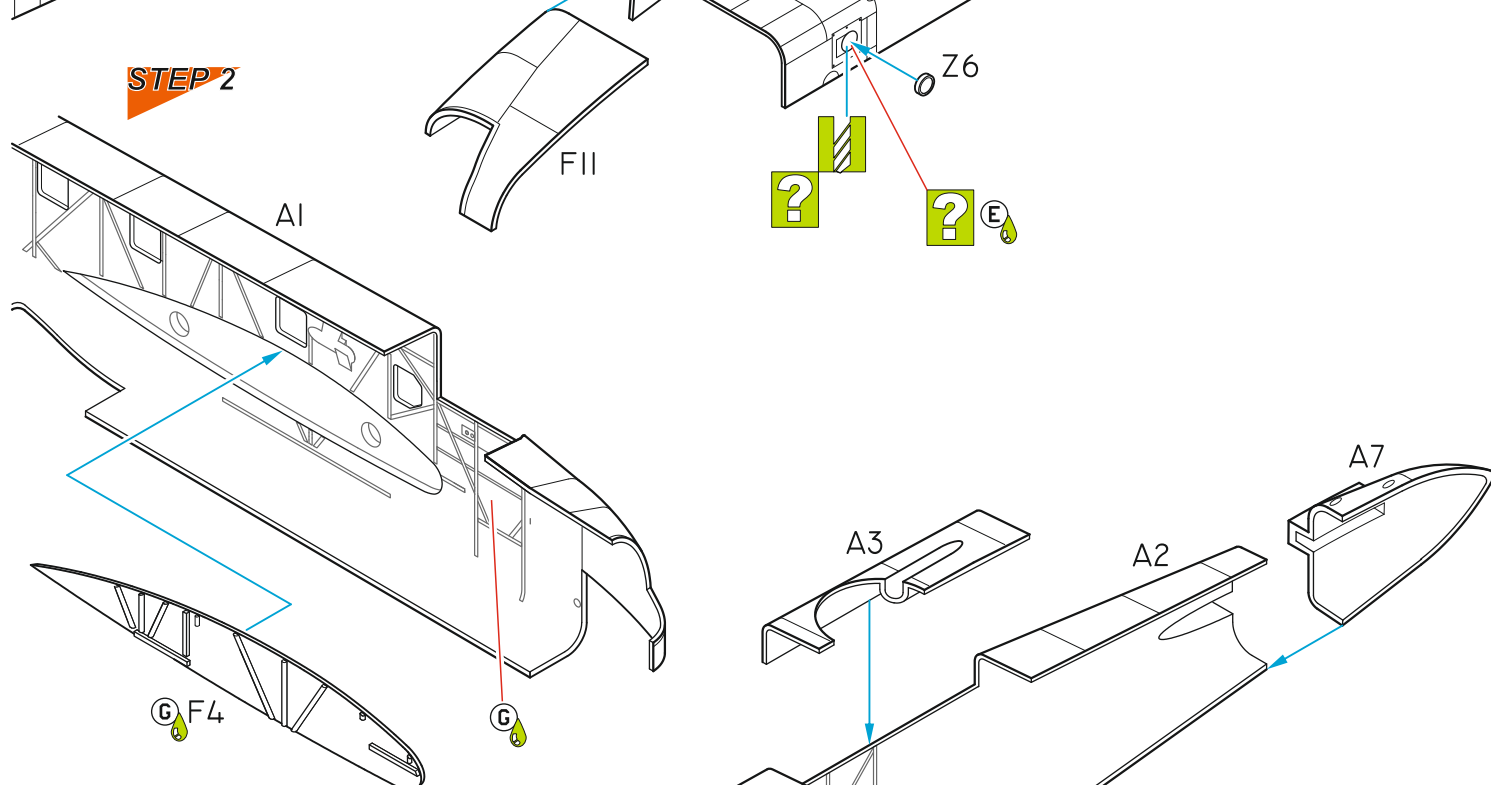
POLYURETHAN PARTS (PUR)



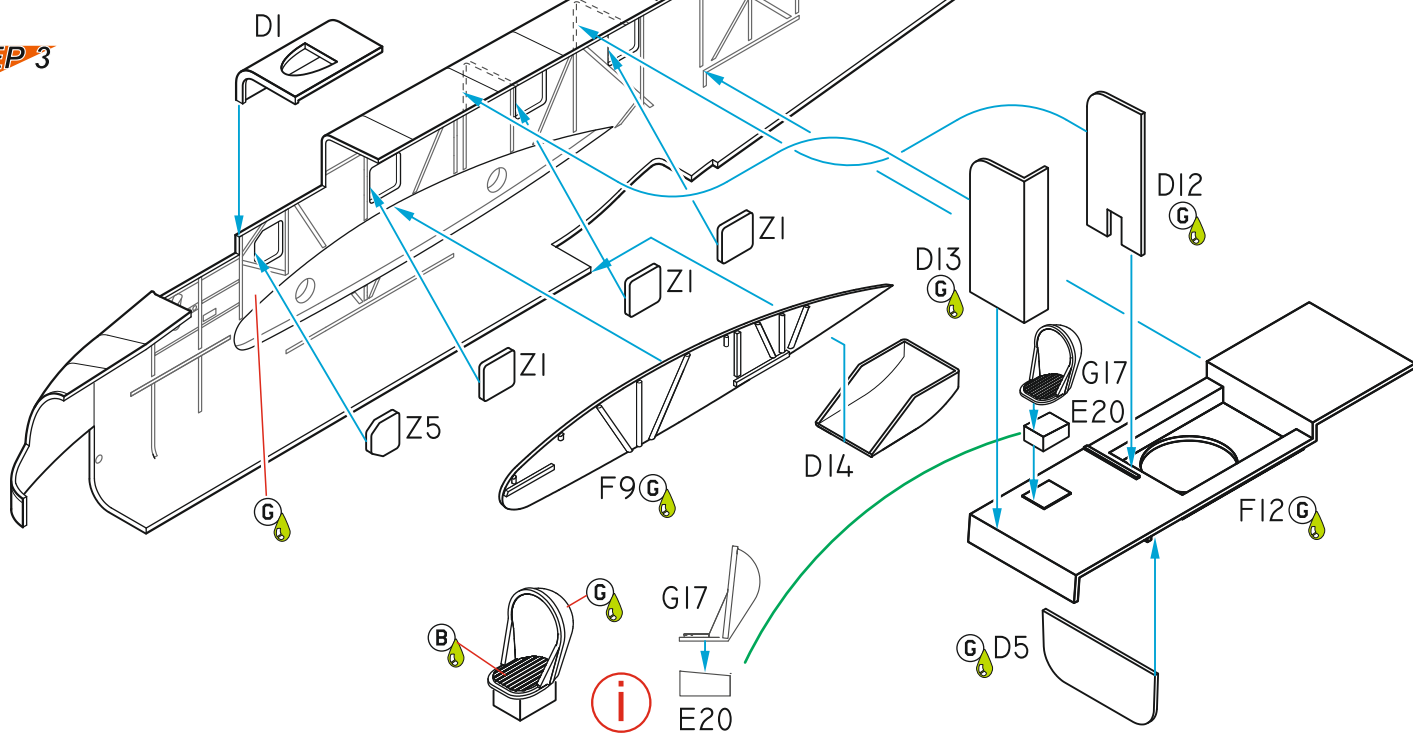
STEP 1

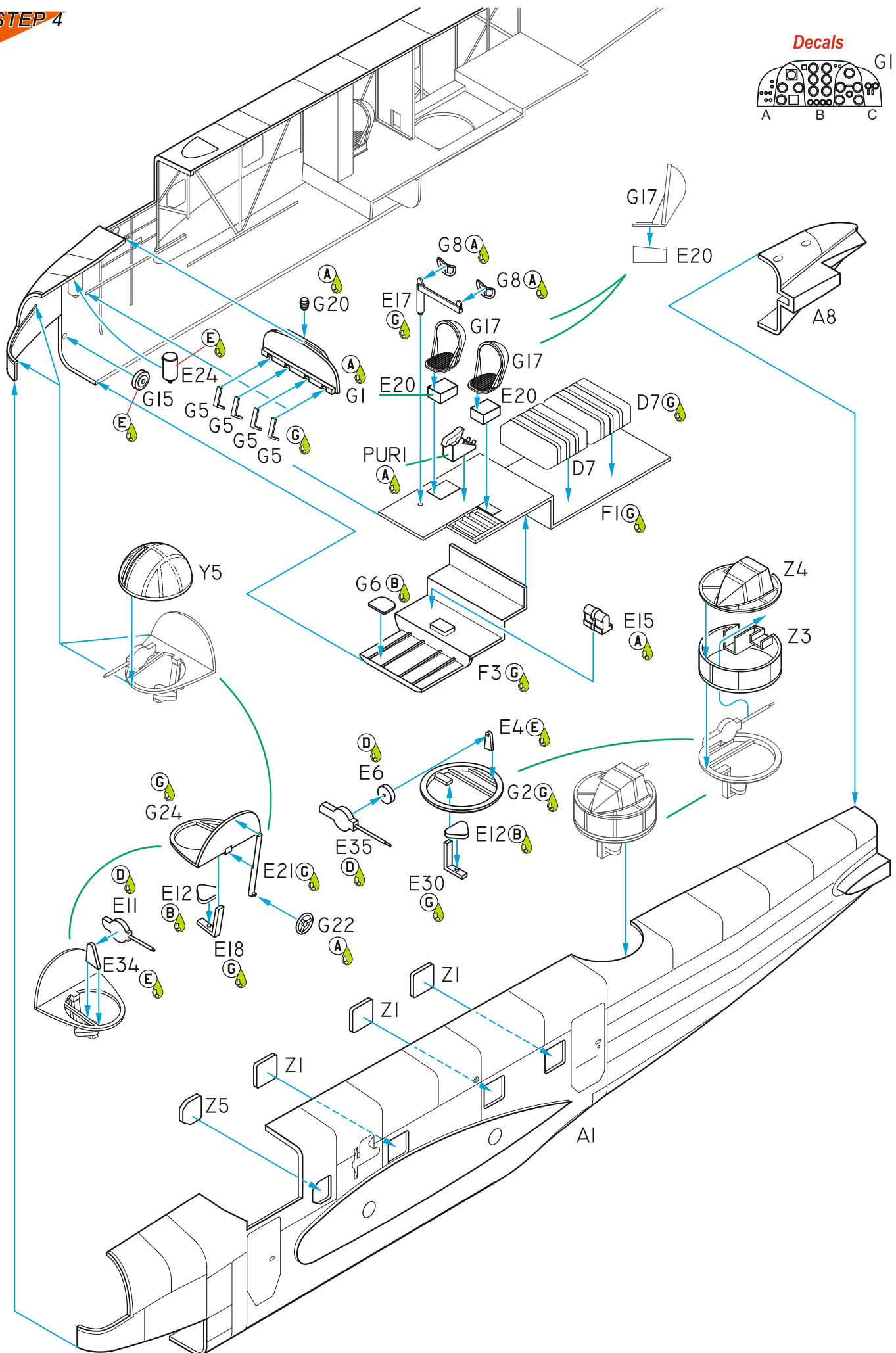


STEP 2

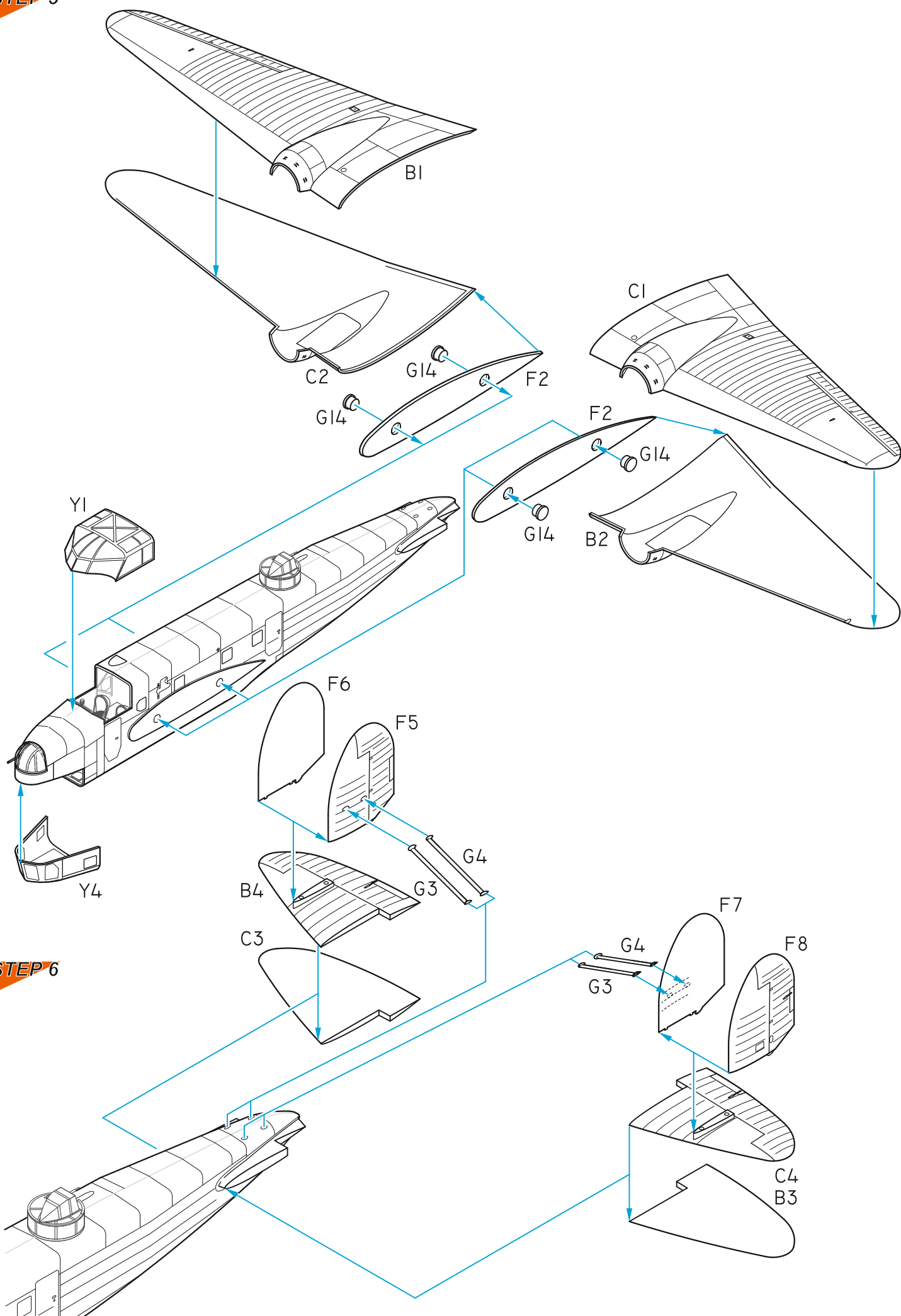


STEP 3



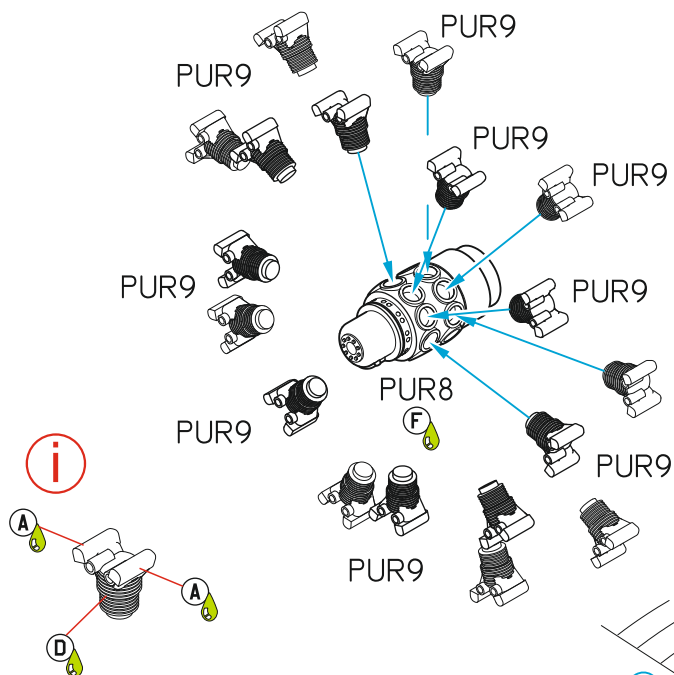


STEP 5

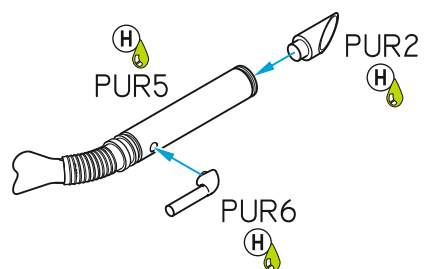


STEP 6

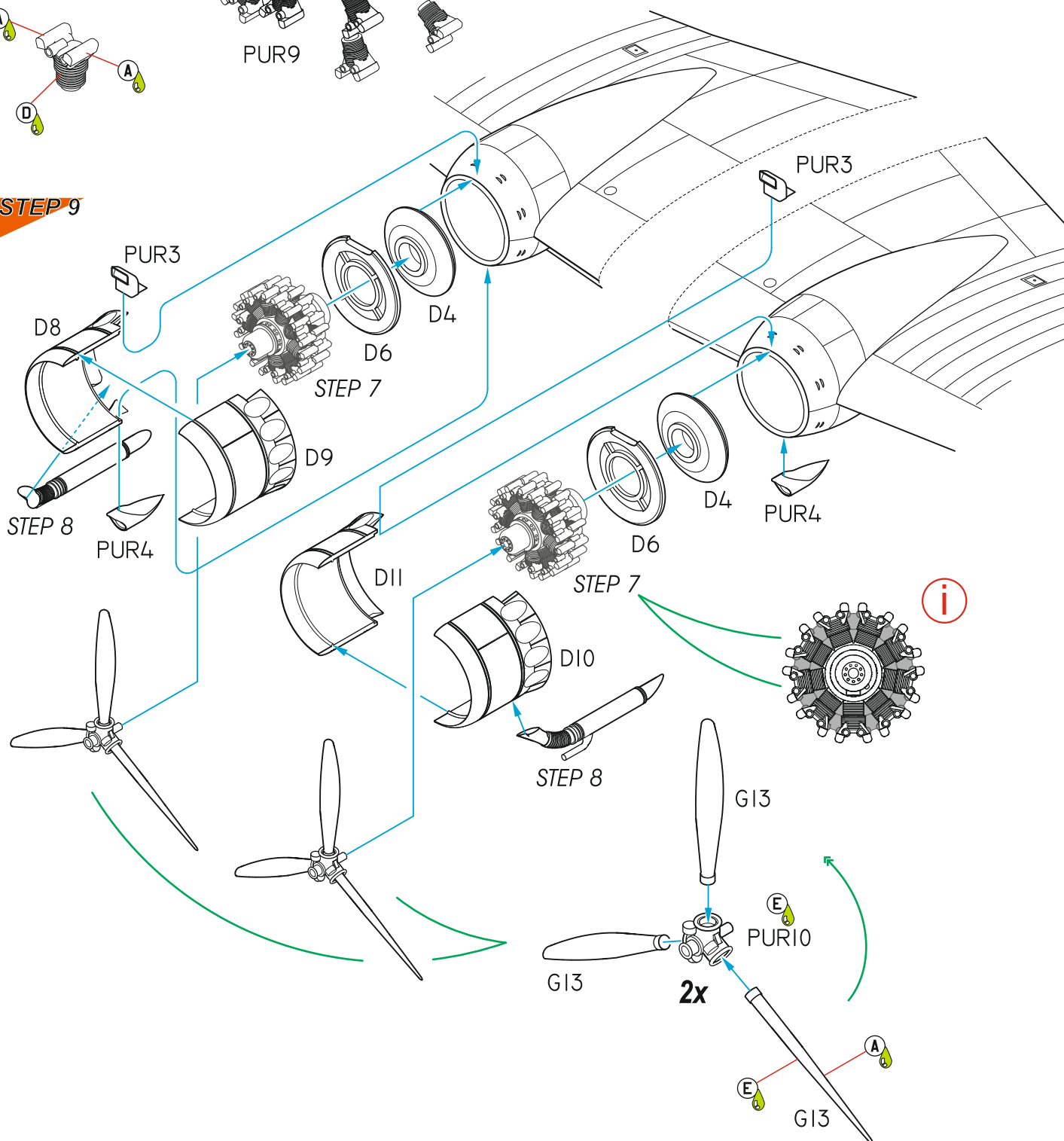
STEP 7 2x



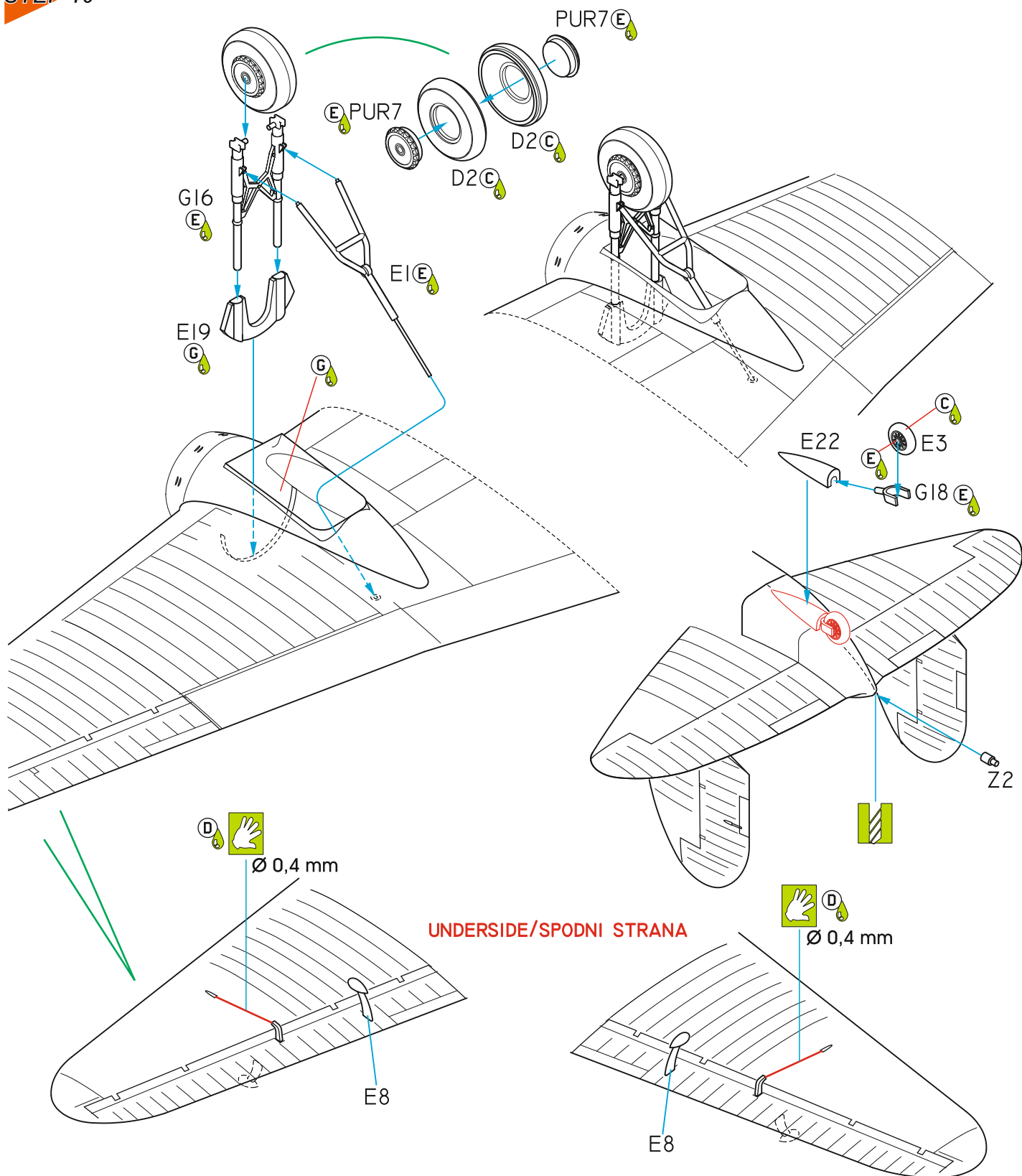
STEP 8 2x



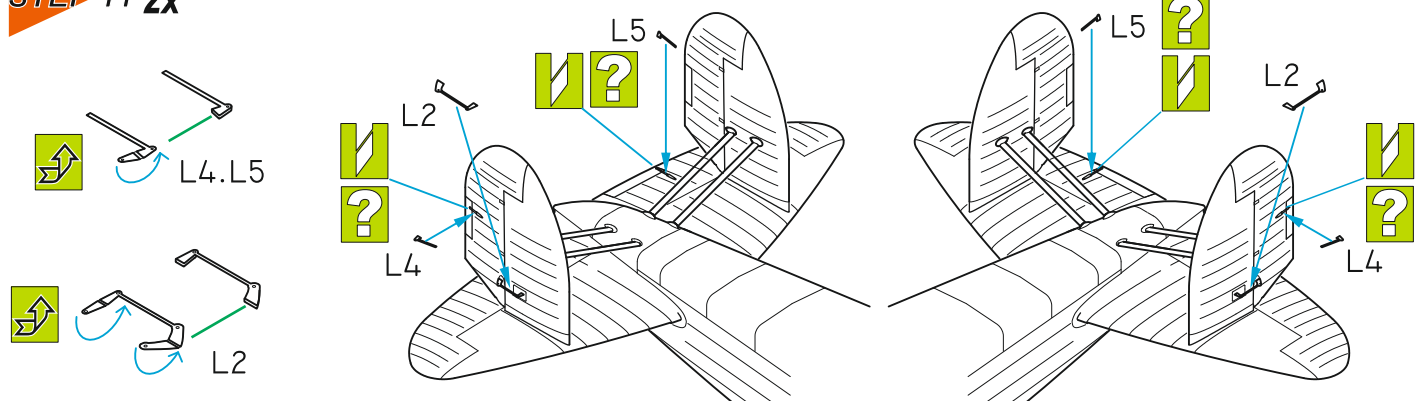
STEP 9



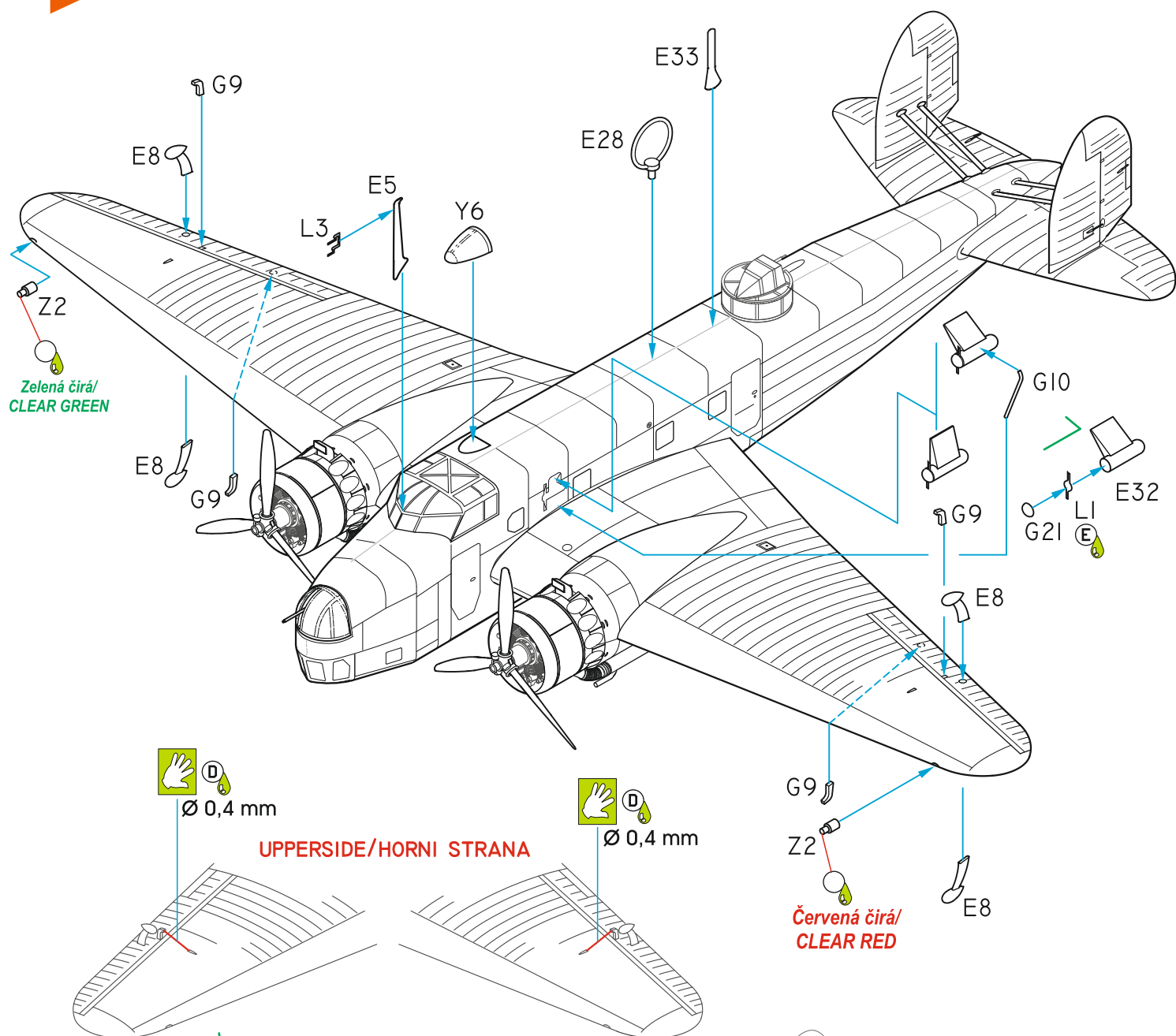
STEP 10



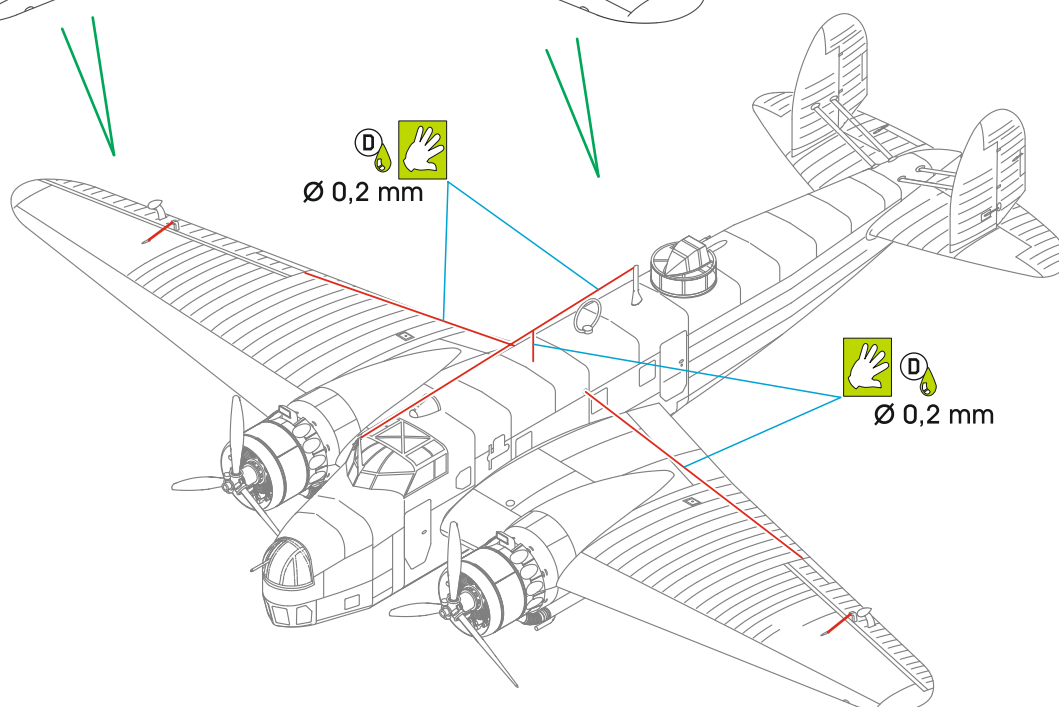
STEP 11 2x



STEP 12



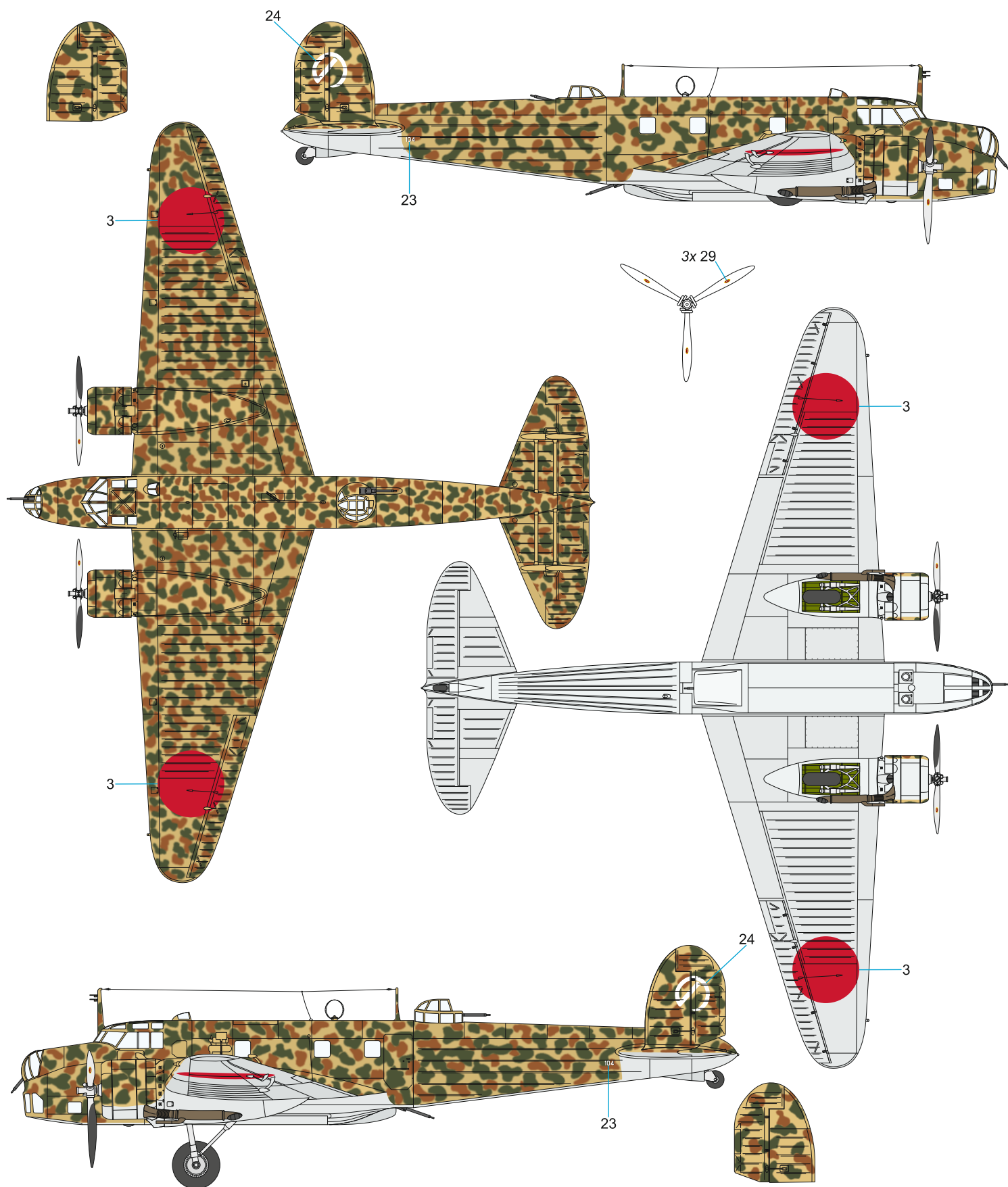
STEP 13



Fiat BR.20 Cicogna, No.104, 12 Sentai, 3 Chutai japonského armádního letectva, pilot poručík Koichi Ohmura, únor 1939, základna Handai, Mandžusko. Tento letoun prošel úspěšně soubojem s čínskými I-15bis při náletu na Lanzhou a vrátil se na základnu s poškozeními ocasními plochami a trupem.

Fiat BR.20 Cicogna, No.104, 12 Sentai, 3 Chutai of the Japanese Army Air Force, pilot Lieutenant Koichi Ohmura, February 1939, Handai Base, Manchuria. This aircraft fought successfully with the Chinese I-15bis during a raid on Lanzhou and returned to base with damage to the tail surfaces and fuselage.

Scheme A



Tmavá zelená
Verde Oliva
Scurio 3
H302/C302



Hnědo-červená
Marrone
Mimetico 2
H47/C41



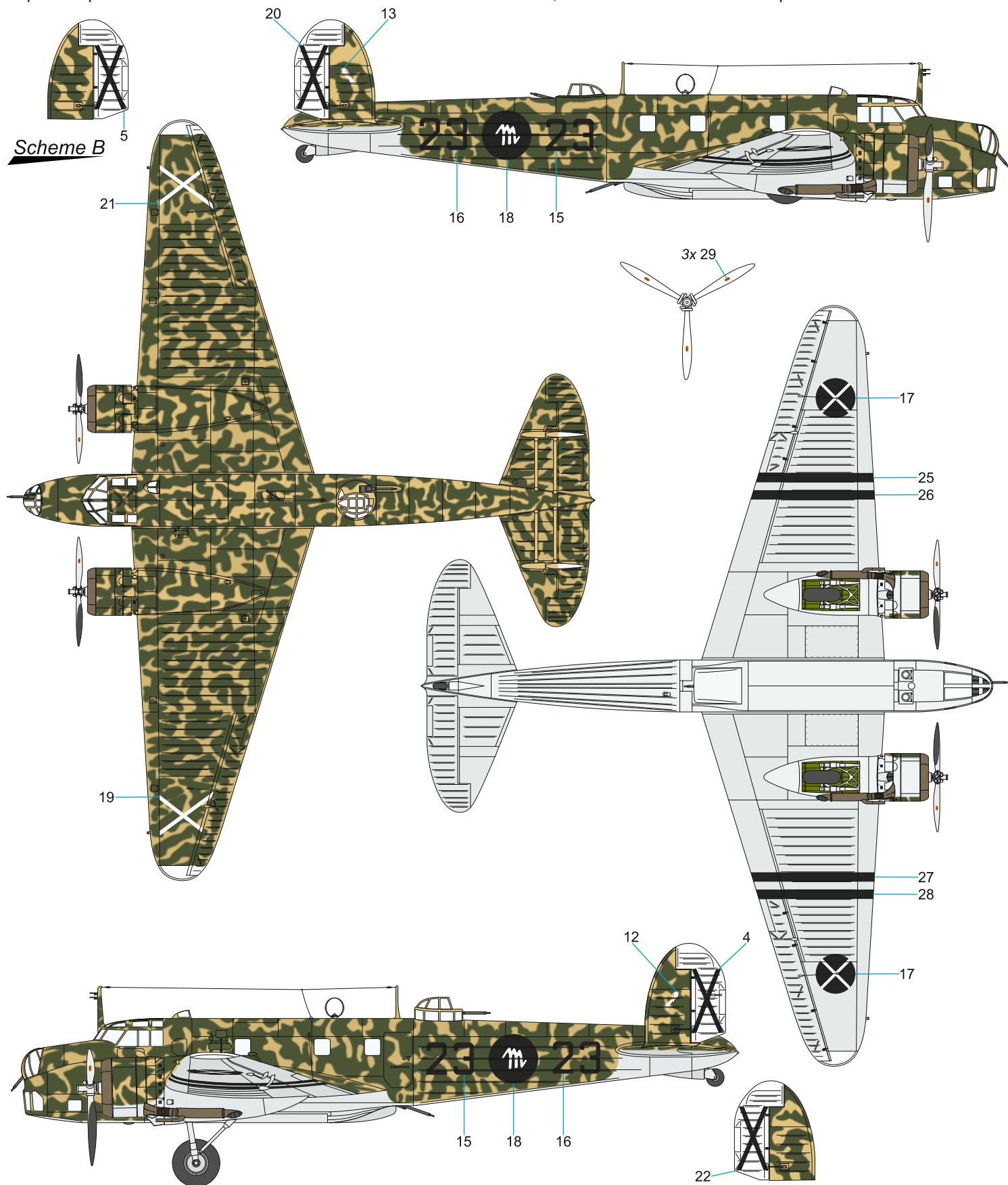
Písková
Giallo
Mimetico 3
H79/C39



Nebeská šedá
Grigio Azzurro
Chiaro
H67/C115

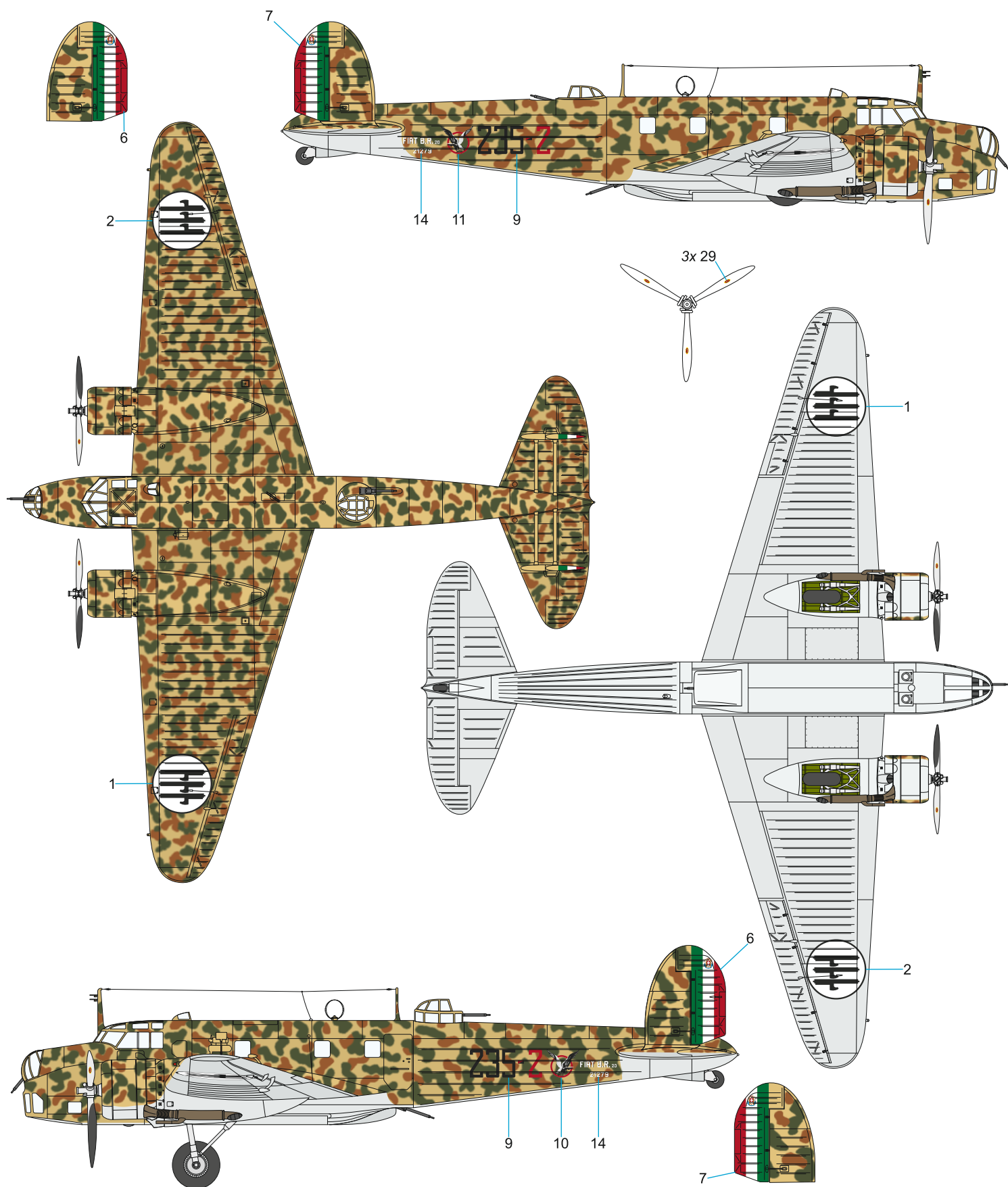
Fiat BR.20 Cicogna, 23-23, 230° Squadriglia, 13°Stromo BT, Avizione Legionaria, základna Sevilla-Tablada, 1937. Jeden z první trojice Fiatů Br.20, nasazený ve Španělsku, létala osádka vedená poručíkem Agnellem. Ještě s provizorním španělským označením stroj havaroval při přistání do pomerančového háje 11. června 1937. Při opravě dostal kamufláž a kompletní 'frankistické' označení. Takto se zúčastnil mnoha náletů na republikánské cíle. Při náletu 4. listopadu 1937 střelec v hřbetní věži sestřelil stíhačku I-16. V květnu 1939 byl stroj 23-23 předán španělskému nacionalistickému letectvu.

Fiat BR.20 Cicogna, 23-23, 230° Squadriglia, 13°Stromo BT, Avizione Legionaria, base Sevilla-Tablada, 1937. One of the first trio of Fiat Br.20s deployed in Spain, flown by a crew led by Lieutenant Agnello. Still with provisional Spanish markings, the machine crashed on landing in an orange grove on 11 June 1937. After repairs, it was given a camouflage and a complete 'frankist' designation. With that, it took part in many raids on Republican targets. In a raid on 4 November 1937, the gunner in the dorsal turret shot down an I-16 fighter. In May 1939, 23-23 was handed over to the Spanish Nationalist Air Force.



- | | | | |
|--|---|---|---|
|  |  |  |  |
| Tmavá zelená
Verde Oliva
Scurio 3
H302/C302 | Písková
Giallo
Mimetico 3
H79/C39 | Nebeská šedá
Grigio Azzurro
Chiaro
H67/C115 | Bílá
White
H21/C69 |

Scheme C



Tmavá zelená
Verde Oliva
Scur 3
H302/C302



Hnědo-červená
Marrone
Mimetico 2
H47/C41



Písková
Giallo
Mimetico 3
H79/C39



Nebeská šedá
Grigio Azzurro
Chiaro
H67/C115