

# Reggiane Re.2002

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Il **Reggiane Re.2002 Ariete** era un monoplano monomotore italiano sviluppato durante la seconda guerra mondiale. Rappresentava un'evoluzione del precedente progetto Reggiane, il Re.2000, integrando alcune delle modifiche già introdotte con il Re.2001. Venne impiegato dalla Regia Aeronautica, per poco più di un anno. Trovò anche un limitato impiego con la Luftwaffe che lo utilizzò in operazioni contro la resistenza francese. Tra tutti i velivoli della Reggiane fu quello prodotto nel maggior numero di esemplari (circa 250), se non si considerano i Re.2000 prodotti su licenza in Ungheria.

## Indice

- 1 Storia del progetto
- 2 Tecnica
  - 2.1 Struttura
  - 2.2 Motore
  - 2.3 Armamento
- 3 Impiego operativo
  - 3.1 Regia Aeronautica
  - 3.2 Aeronautica Cobelligerante Italiana
  - 3.3 Luftwaffe
- 4 Utilizzatori
- 5 Velivoli attualmente esistenti
- 6 Note
- 7 Bibliografia
  - 7.1 Pubblicazioni
- 8 Altri progetti
- 9 Collegamenti esterni

## Storia del progetto

Progettato dall'ingegner Roberto Longhi, con la collaborazione dell'ing. Antonio Alessio, il Re.2002 era una evoluzione del Re.2000, del quale riprendeva le linee esteriori ma dal quale si distaccava per l'impiego del più potente motore radiale Piaggio P.XIX R.C.45 *Turbine* (capace di erogare la potenza di 1 160 CV<sup>[2]</sup>, circa 160 CV in più rispetto al Piaggio P.XI montato sul predecessore) e per la differente struttura delle ali.

La scelta di tornare ad un velivolo dotato di motore stellare, dopo i positivi riscontri avuti con il motore a V Daimler-Benz DB 601 montato sui Reggiane Re.2001, derivava principalmente dalla necessità di affrancare la produzione dei velivoli dalle ridotte consegne di motori DB 601 (originali o di produzione su licenza da parte dell'Alfa Romeo) che venivano assegnati prioritariamente

### Reggiane Re.2002 Ariete



Il prototipo del Re.2002 in una foto ufficiale della Reggiane

#### Descrizione

<b>Tipo</b>	Cacciabombardiere
<b>Equipaggio</b>	1
<b>Progettista</b>	Antonio Alessio Roberto Longhi
<b>Costruttore</b>	<span><span></span></span> Officine Meccaniche Reggiane
<b>Data primo volo</b>	ottobre 1940
<b>Data entrata in servizio</b>	dicembre 1942
<b>Utilizzatore principale</b>	<span><span></span></span> Regia Aeronautica
<b>Altri utilizzatori</b>	<span><span></span></span> Aeronautica Cobelligerante Italiana <span><span></span></span> Luftwaffe
<b>Esemplari</b>	250 circa
<b>Sviluppato dal</b>	Reggiane Re.2000

#### Dimensioni e pesi

<b>Lunghezza</b>	8,16 m
<b>Apertura alare</b>	11,00 m
<b>Altezza</b>	3,15 m
<b>Superficie alare</b>	20,40 m <sup>2</sup>
<b>Carico alare</b>	158 kg/m <sup>2</sup>
<b>Peso a vuoto</b>	2 390 kg

all'Aermacchi per la realizzazione del M.C.202<sup>[3]</sup>; inoltre il progettista Longhi era, secondo alcune fonti<sup>[3]</sup>, un sostenitore del motore "stellare". Va infatti ricordato che il motore "radiale" o "stellare", pur avendo un impatto superiore al motore in linea sull'aerodinamica (soprattutto se il radiatore del motore in linea era piccolo e discretamente aerodinamico) aveva anche dei vantaggi: era molto più robusto e facile da mantenere operativo, poteva incassare danni gravi continuando a funzionare, quest'ultimo, importantissimo per gli assaltatori e i velivoli che agivano a stretto contatto con il fuoco contraereo nemico, infine richiedeva manodopera meno specializzata per essere costruito.

Per quanto riguarda le ali, il Re.2002 utilizzava le soluzioni già introdotte con il Re.2001, in particolare la struttura trilongherone, in luogo di quella pentalongherone del Re.2000, così come venne confermato l'abbandono della soluzione dei serbatoi di carburante "integrati" nella struttura che caratterizzava il "Falco" e che ne aveva determinato le sorti.

Ancora dal punto di vista esteriore, il Re.2002 richiamava, come già le altre realizzazioni dell'ingegner Longhi, le linee aerodinamiche dei velivoli statunitensi "firmati" da Aleksandr Nilolaevič Prokof'ev-Severskij e Alexander Kartveli: il Seversky P-35 ed il successivo Republic P-43 Lancer.

Il primo prototipo del Re.2002, che volò nell'ottobre 1940, circa tre mesi dopo il primo volo del Re.2001, venne costruito impiegando la cellula di un Re.2000 (matricola MM.454<sup>[3][4]</sup>). Un precedente velivolo (matricola MM.453) avrebbe dovuto impiegare il motore Fiat A.76 da 1 000 CV ma la sua realizzazione non venne portata a termine<sup>[3]</sup>.

Il Re.2002, a causa di difficoltà nella messa a punto del propulsore<sup>[3][5][6]</sup> (che risultò sempre carente in quanto ad affidabilità<sup>[7]</sup>), venne trasferito al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica (basato presso l'Aeroporto di Guidonia) solo il 24 marzo del 1941<sup>[3]</sup>.

La Regia Aeronautica emise il primo ordine per il Re.2002 otto mesi dopo: nel novembre del 1941 vennero richiesti 100 esemplari del cacciabombardiere convertendone parzialmente uno relativo a velivoli del modello Re.2001. La prima consegna ebbe luogo il 18 maggio 1942, ma per vedere il secondo velivolo si dovette aspettare fino al successivo 28 novembre<sup>[3]</sup>.

Il progetto del Re.2002 non subì ulteriori sviluppi; risultano prodotti diciotto esemplari con specifiche, ma non meglio dettagliate, modifiche per l'impiego come bombardiere a tuffo<sup>[7]</sup> ed un solo Re.2002bis (matricola MM.7327) che impiegava l'ala del Re.2005 che fu portato in volo il 12 luglio del 1943<sup>[7]</sup> ma successivamente nuovamente convertito agli standard di serie.

Alcune fonti bibliografiche<sup>[8][9][10]</sup> indicano l'interesse della Luftwaffe per una versione motorizzata con il radiale BMW 801 del quale sarebbe stata iniziata la costruzione di una prima cellula<sup>[9]</sup> andata distrutta nel bombardamento degli stabilimenti delle Officine Meccaniche Reggiane avvenuti nei primi giorni di gennaio del 1944.

A causa degli stessi bombardamenti e della difficoltà di reperire documentazione certa, non è nemmeno possibile risalire al numero esatto di esemplari prodotti, che viene indicato tra le 225<sup>[10]</sup> e le 261 unità<sup>[9]</sup>.

<b>Peso max al decollo</b>	3 890 kg
<b>Capacità combustibile</b>	600 L
<b>Propulsione</b>	
<b>Motore</b>	un Piaggio P.XIX R.C.45 Turbine; radiale a 14 cilindri in doppia stella raffreddato ad aria
<b>Potenza</b>	1 160 CV
<b>Prestazioni</b>	
<b>Velocità max</b>	530 km/h alla quota di 5 500 m
<b>Autonomia</b>	1 100 km
<b>Tangenza</b>	10 500 m
<b>Armamento</b>	
<b>Mitragliatrici</b>	2 Breda-SAFAT calibro 12,7 mm 2 Breda-SAFAT calibro 7,7 mm
<b>Bombe</b>	fino a 650 kg in 3 attacchi (due subalari ed uno sotto la fusoliera)
<b>Note</b>	Dati relativi alla <i>Serie I</i>
<i>Dati estratti da "I Grandi Aerei Storici"<sup>[1]</sup></i>	
voci di aerei militari presenti su W ikipedia	

Tra le incertezze che emergono nella storia del Re.2002 va annoverata, almeno in parte, anche la denominazione: mentre la maggioranza delle fonti bibliografiche riporta (come detto) **Ariete**, si riscontra anche l'indicazione di **Ariete II**<sup>[11]</sup> indicando come **Ariete I** la denominazione attribuita al Re.2001.

## Tecnica

### Struttura

Il Re.2002 era un monoplano ad ala bassa, a sbalzo, dalla struttura interamente metallica. Monomotore e monoposto, aveva fusoliera di sezione circolare, realizzata in duralluminio con struttura a guscio e rivestimento lavorante<sup>[12]</sup>. L'abitacolo era disposto nella parte centrale della fusoliera ed era dotato di cappottina ribaltabile lateralmente<sup>[12]</sup>. Nel prototipo, diversamente da quanto poi realizzato negli esemplari delle serie produttive, la vetratura proseguiva anche alle spalle del pilota.

L'ala aveva pianta ellittica ed era anch'essa realizzata in duralluminio e rivestimento lavorante; solo gli alettoni, disposti nella parte esterna delle semiali, erano rivestiti in tela. In analogia a quanto già avvenuto sul Re.2001, l'ala del Re.2002 era trilongherone e conteneva serbatoi di carburante autostagnanti, senza riproporre la soluzione dell'ala stagna pentalongherone che aveva caratterizzato il Re.2000<sup>[12]</sup>.

Gli impennaggi erano di tipo classico, con l'equilibratore collocato alla base della deriva<sup>[12]</sup>.

Il carrello d'atterraggio era di tipo triciclo posteriore; gli elementi principali (dotati di singola ruota) si ritraevano, con movimento di rotazione di 90° (secondo il sistema denominato Curtiss, dall'azienda che per prima lo impiegò<sup>[13]</sup>), all'interno delle semiali: la gamba era alloggiata in un'apposita carenatura, mentre le ruote (girate di piatto) rientravano completamente all'interno dello spessore alare. Il ruotino di coda, pur essendo orientabile, non era di tipo retrattile<sup>[12]</sup>.

### Motore

Il motore installato sul Re.2002 era, come detto, di tipo radiale: si trattava del 14 cilindri (disposti su doppia stella) Piaggio P.XIX R.C.45 *Turbine*, raffreddato ad aria, capace di sviluppare la potenza di 1 160 CV. Il propulsore, pur tra i più potenti radiali disponibili all'epoca in Italia, fu afflitto nel corso del proprio sviluppo da problemi di affidabilità tanto consistenti da ritardare l'inizio della produzione dei primi esemplari del velivolo: trascorsero infatti circa 5 mesi tra il primo volo del prototipo ed il suo invio al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica presso l'aeroporto di Guidonia<sup>[3]</sup>.

Anche l'elica era realizzata dalla Piaggio: era tripala, di costruzione metallica, a passo variabile in volo<sup>[12]</sup>.

### Armamento

Il Re.2002 era armato con due mitragliatrici Breda-SAFAT calibro 12,7 mm posizionate al di sopra del motore, sparanti (sincronizzate) attraverso il disco dell'elica e con altre due mitragliatrici (calibro 7,7 mm) alloggiate all'interno delle ali.

Erano inoltre previsti tre attacchi (uno al di sotto della fusoliera ed uno sotto ciascuna semiala) per carichi di caduta o serbatoi supplementari di carburante. Il carico trasportabile poteva arrivare fino a 650 kg di bombe; venne valutato anche l'impiego di un silurotto "MAS.450/125/3,63"<sup>[7]</sup>, tuttavia questa soluzione non ebbe alcun seguito operativo<sup>[12]</sup>.

## Impiego operativo

### Regia Aeronautica

L'ordine per la prima serie di 100 esemplari venne evaso definitivamente nel mese di luglio del 1943<sup>[3]</sup>, mentre della seconda serie (un nuovo ordine di 100 esemplari) solo 47<sup>[14]</sup> esemplari vennero consegnati prima che fosse reso noto l'armistizio<sup>[3]</sup>. Le fonti bibliografiche indicano inoltre l'esistenza di ordini per altri 500 esemplari<sup>[3][14]</sup> che non furono mai portati a termine.

I primi reparti a ricevere gli Ariete furono (a novembre<sup>[15]</sup> o dicembre<sup>[16]</sup> del 1942) la 239<sup>a</sup><sup>[16]</sup> e la 209<sup>a</sup> Squadriglia<sup>[15]</sup> del 102° Gruppo, a sua volta inquadrato nel 5° Stormo; il mese successivo altri velivoli vennero assegnati alla 208<sup>a</sup> ed alla 238<sup>a</sup> Squadriglia del 101° Gruppo, anch'esso facente parte del 5° Stormo. All'epoca entrambi i reparti erano basati presso l'aeroporto di Lonate Pozzolo<sup>[15]</sup>. Il 102° Gruppo venne trasferito dapprima a Reggio Emilia (14 maggio) e subito dopo (25 maggio) a Tarquinia<sup>[15]</sup>.



Modello del Re.2002 seconda serie nella livrea dell'Aeronautica Cobelligerante

Lo sbarco alleato in Sicilia del 10 luglio 1943, segnò l'inizio di un'intensa attività per le squadriglie equipaggiate con i Re.2002: in quella data i due Gruppi vennero trasferiti a Crotone<sup>[15][16]</sup> da dove i velivoli decollarono per le loro missioni di contrasto del nemico al costo di perdite elevate; tra queste si registra (proprio in occasione della prima missione) quella del comandante dello stormo, il colonnello Guido Nobili<sup>[15]</sup>. Tra i risultati ottenuti durante questi attacchi, spiccano i danni causati alla corazzata inglese HMS *Nelson*, costretta a rientrare a Malta<sup>[15]</sup>. Il 13 luglio<sup>[17]</sup> diversi Re.2002 rimasero distrutti al suolo nei bombardamenti condotti dagli alleati sull'aeroporto di Crotone<sup>[15]</sup> che, come risulta da una nota emessa dal comando della 4<sup>a</sup> Squadra la mattina del 18 luglio, venne dichiarato "inatterrabile"<sup>[18]</sup>.

Nei giorni successivi 10 Re.2002 furono assegnati al 50° Stormo, i cui 28 Fiat G.50 fino ad allora in uso erano andati perduti nel bombardamento a Crotone, che venne trasferito a Lonate Pozzolo; il reparto venne però sciolto in relazione agli eventi dell'8 settembre<sup>[19]</sup>.

Il 3 settembre 1943 la Eighth Army, parte delle Forze armate britanniche, iniziò lo sbarco in Calabria. Contro queste truppe la Regia Aeronautica mise in atto una delle ultime azioni operative: lo stesso giorno 15 Re.2002 del 5° Stormo Assalto attaccarono le forze da sbarco, mentre il giorno successivo i velivoli impegnati furono 17<sup>[20]</sup>; il 4 settembre, tra gli altri, venne ucciso in combattimento il nuovo comandante del reparto, il maggiore Giuseppe Cenni, abbattuto da uno Spitfire britannico<sup>[15]</sup>.

Molti dei Re.2002 sopravvissuti ai combattimenti dell'estate del 1943 tornarono ben presto in combattimento con la Regia Aeronautica (divenuta forza armata cobelligerante)<sup>[8][16]</sup>; non si hanno, al contrario, notizie di esemplari operanti con l'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Altri velivoli, come quelli appartenenti al 50° requisiti sul campo d'aviazione<sup>[8]</sup> o di nuova produzione, furono impiegati dalla Luftwaffe.

## Aeronautica Cobelligerante Italiana

Il giorno 8 settembre 1943 il 5° Stormo, con i ventiquattro Reggiane Re.2002 residui (di cui solo dodici dichiarati operativi), era schierato sull'aeroporto di Manduria<sup>[21][22]</sup> e già il giorno 18 era in azione<sup>[16]</sup> contro naviglio tedesco diretto a Corfù<sup>[23]</sup>. Il 21 settembre tre Re.2002 presero parte ad azioni di attacco contro le truppe tedesche impegnate a Cefalonia<sup>[24]</sup>.

Tra le operazioni realizzate nel mese di ottobre, a partire dal quale l'aviazione italiana cominciò le operazioni nei Balcani a supporto dei partigiani jugoslavi di Tito<sup>[24]</sup>, viene ricordato l'attacco alla base della Luftwaffe a Scutari, cui presero parte dieci Re.2002 del 5° Stormo<sup>[24]</sup>.

Ormai provati dall'impiego operativo e sovente afflitti da problemi al motore<sup>[25]</sup>, gli undici Re.2002 superstiti vennero ritirati dal servizio di prima linea il 2 giugno 1944 ed assegnati alla Scuola Addestramento Caccia di Lecce-Leverano<sup>[16]</sup>. Complessivamente la loro vita operativa era durata meno di dodici mesi.

## Luftwaffe

Come già accennato, prima dell'armistizio la Germania aveva dimostrato un certo interesse nei confronti del Re.2002: in particolare più fonti bibliografiche riportano una richiesta per trecento esemplari, dotati dell'ala stagna (come nel Re.2001) e di motore BMW 801 (anche in questo caso si trattava di un radiale a 14 cilindri)<sup>[8][9]</sup>; del progetto risulterebbe parzialmente costruita una sola fusoliera<sup>[9]</sup>, mentre ulteriori sviluppi furono impediti dalla completa distruzione degli stabilimenti delle Officine Meccaniche Reggiane, in seguito ai bombardamenti del 7 e 8 gennaio 1944<sup>[8][9]</sup>.

L'impiego operativo dei circa sessanta<sup>[8]</sup> cacciabombardieri Re.2002, requisiti sul campo o ricevuti nuovi di fabbrica, fu dapprima in qualità di trainatori per bersagli (inquadri nella Luftflotte 3)<sup>[26]</sup>. In seguito almeno parte dei Re.2002 fu trasferita al *Geschwader Bongart* (dal nome del suo comandante, Hermann Joseph von dem Bongart) e destinata al contrasto della resistenza francese<sup>[27]</sup>. Schierati, tra gli altri, presso gli aeroporti di Bourges, Châteauroux e Clermont-Ferrand, furono impiegati nella "battaglia del Vercors" del luglio 1944<sup>[27]</sup>.

## Utilizzatori

### Germania

- Luftwaffe

### Italia

- Regia Aeronautica
- Aeronautica Cobelligerante Italiana

## Velivoli attualmente esistenti

- La fusoliera restaurata di un Re.2002 della Luftwaffe (matricola W-Nr 1256, 81° esemplare della Serie II, abbattuto nel corso della Battaglia del Vercors<sup>[27]</sup>) è conservato nel museo della resistenza della città francese di Limoges<sup>[27]</sup>.
- Un Re.2002 è in restauro presso l'aeroporto militare F. Cesari di Galatina (LE)<sup>[27]</sup> e poi destinato al Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, sul lago di Bracciano (Roma).

## Note

- ↑ Nico Sgarlato, *Reggiane 2000 Falco I e 2002 Ariete II* in *I Grandi Aerei Storici*, N.50, gennaio/febbraio 2011.
- ↑ Sgarlato, p.42.
- ↑ *a b c d e f g h i j k* Sgarlato, p.34.
- ↑ Emilio Brotzu, Michele Caso, Gherardo Cosolo *Reggiane Re.2002* in *Dimensione Cielo* N.2, p. 53-60.
- ↑ Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Reggiane Re.2002* in *Guida agli Aeroplani di tutto il Mondo* vol. 3, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 1979, pp. 230-1.
- ↑ Giorgio Apostolo, *Reggiane Re.2002* in *Guida agli Aeroplani d'Italia dalle origini ad oggi*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 1981, p. 237.
- ↑ *a b c d* Sgarlato, p.37.
- ↑ *a b c d e f* Dimensione Cielo pag.58.
- ↑ *a b c d e f* Sgarlato, p.36.
- ↑ *a b* Angelucci, Matricardi p.230.
- ↑ Sgarlato, *passim*.
- ↑ *a b c d e f g* Dimensione Cielo pag.53.
- ↑ Angelucci, Matricardi p.231.
- ↑ *a b* Dimensione Cielo pag.56.
- ↑ *a b c d e f g h i* Dimensione Cielo pag.57.
- ↑ *a b c d e f* Sgarlato, p.38.
- ↑ *I Reparti dell'Aeronautica Militare Italiana – Cenni Storici* Roma, Stato Maggiore Aeronautica Militare, 1973, p. 156, ISBN non esistente.

18. ^ Giuseppe Santoro, *L'aeronautica italiana nella seconda Guerra mondiale*, vol. 2, Roma, Stato Maggiore Aeronautica Militare, 1957, p. 569, ISBN non esistente.
19. ^ Stato Maggiore A.M., p.156.
20. ^ Santoro, p.567.
21. ^ Dunning, p.153.
22. ^ Santoro, p.577.
23. ^ Dunning, p.154.
24. ^ <sup>a b c</sup> Dunning, p.155.
25. ^ Dimensione Cielo pag.60.
26. ^ Sgarlato, p.39.
27. ^ <sup>a b c d e</sup> Sgarlato, p.40.

## Bibliografia

- Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Reggiane Re.2002*, in *Guida agli Aeroplani di tutto il Mondo*, vol. 3, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 1979, pp. 230-1.
- (EN) Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Combat Aircraft of World War II: 1942-1943*, New York, Military Press, 1988, ISBN 0-517-66578-6.
- Giorgio Apostolo, *Reggiane Re.2002*, in *Guida agli Aeroplani d'Italia dalle origini ad oggi*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 1981, p. 237.
- Achille Boroli, Adolfo Boroli, *Reggiane (tipi vari)*, in *L'Aviazione*, vol. 11, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1983, p. 192.
- (EN) Charles W. Cain, *Caproni Reggiane Re 2001 Falco II, Re 2002 Ariete & Re 2005 Sagittario*, in *Aircraft in Profile*, vol. 13, Windsor, Berkshire, UK, Profile Publications Ltd, 1974, pp. 217-241, ISBN 0-85383-022-3.
- Chris Chant, *Reggiane Re.2001 Falco II, Re.2002 Ariete e Re.2005 Sagittario*, in *Aerei della II Guerra Mondiale*, Roma, L'Airone, 2008, p. 280, ISBN 978-88-7944-910-6.
- (EN) Chris Dunning, *Regia Aeronautica. The Italian Air Force 1923-1945 – An Operational History*, Hersham, UK, Ian Allan Publishing, 2009, ISBN 978-1-906537-02-9.
- (EN) David Mondey, *The Concise Guide to Axis Aircraft of World War II*, New York, Bounty Books, 1996, ISBN 1-85152-966-7.
- Giuseppe Santoro, *L'aeronautica italiana nella seconda Guerra mondiale*, vol. 2, Roma, Stato Maggiore Aeronautica Militare, 1957, ISBN non esistente.
- *I Reparti dell'Aeronautica Militare Italiana – Cenni Storici (PDF)*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica Militare, 1973, ISBN non esistente.

## Pubblicazioni

- Nico Sgarlato, *Reggiane 2000 Falco I e 2002 Ariete II*, in *I Grandi Aerei Storici*, N.50, gennaio/febbraio 2011.
- Emilio Brotzu, Michele Caso, Gherardo Cosolo, *Reggiane Re.2002*, in *Dimensione Cielo*, N.2, p. 53-60.

## Altri progetti

-  **Wikimedia Commons** contiene immagini o altri file su **Reggiane Re.2002**

## Collegamenti esterni

- (EN) Maksim Starostin, *Reggiane Re.2002 Ariete II*, su *Virtual Aircraft Museum*, <http://www.aviastar.org/index2.html>. URL consultato il 15 giugno 2012
- (EN) J. Rickard, *Reggiane Re.2002 Ariete (Ram)*, su *Military History Encyclopedia on the Web*, <http://www.historyofwar.org/index.html>, 27 aprile 2007. URL consultato il 16 giugno 2012
- (EN) *Reggiane Re.2002 Ariete*, su *Military dictionary*, <http://www.militaryfactory.com>, 8 maggio 2012. URL consultato il 15 giugno 2012

- (EN) *Reggiane Re.2002*, su *The History of Flight*, <http://www.century-of-flight.net>. URL consultato il 15 giugno 2012
- (EN) Giampaolo Ferone, *Reggiane Re 2002 Ariete*, su *1000aircraftphotos.com*, <http://1000aircraftphotos.com>, 26 febbraio 2005. URL consultato il 15 giugno 2012
- *Reggiane Re.2002*, su *Aerei Italiani - Brevi pagine di storia dell'Aviazione Italiana*, <http://www.aerei-italiani.net/index.htm>. URL consultato il 15 giugno 2012
- *Re 2002 Ariete II*, su *Museo aeronautico " Reggiane "*, <http://www.rivisistemi.com/museo/indicem.htm>. URL consultato il 24 giugno 2012
- (RU) *Reggiane Re.2002 Ariete II*, su *Уголок неба*, <http://www.airwar.ru>. URL consultato il 15 giugno 2012
- (EN) *Reggiane Re.2002 Ariete II*, su *German Aviation 1919 - 1945*, <http://histaviation.com/>. URL consultato il 15 giugno 2012
- (EN) *Re2002 france (JPG)*, su *Preserved Axis Aircraft*, <http://www.preservedaxisaircraft.com/>. URL consultato il 15 giugno 2012

Estratto da "[https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Reggiane\\_Re.2002&oldid=86709355](https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Reggiane_Re.2002&oldid=86709355)"

---

- Questa pagina è stata modificata per l'ultima volta il 25 mar 2017 alle 07:02.
- Il testo è disponibile secondo la licenza Creative Commons Attribuzione-Condividi allo stesso modo; possono applicarsi condizioni ulteriori. Vedi le condizioni d'uso per i dettagli.