Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 104 (1959)
Heft: 6

Artikel: Le cinquantenaire de l'aviation militaire italienne
Autor: Henchoz, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342939

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Toutes choses, remarquons-le, que nous faisons déjà... au moins sur le papier.

On dira que la prohibition d'emploi de l'arme nucléaire, au même titre que les gaz et les moyens biologiques, ne changerait pas grand-chose à la situation actuelle. Nous pensons au contraire que les forces conventionnelles étant équilibrées — cette mesure *préalable* est évidemment indispensable — la tentation d'employer l'arme nucléaire serait considérablement diminuée, et aussi, pourquoi ne pas le dire, parce qu'il faut compter, quand même, sur le respect des conventions internationales. Il y a une différence entre utiliser *librement* un moyen de combat — ce qui est le cas actuellement pour l'arme atomique — et *violer un engagement*, ce qui serait le cas ultérieurement si cette arme était interdite.

Et puis, qui dit mieux ?

Colonel-divisionnaire MONTFORT

Le cinquantenaire de l'Aviation militaire italienne

On se trouve présentement à l'époque où les aviations militaires des grandes nations fêtent les unes après les autres le cinquantième anniversaire de leur création. Cette année, c'est au tour en particulier de l'Aviation italienne de mesurer le chemin parcouru au cours de ce demi-siècle et de procéder aux manifestations traditionnelles en de telles circonstances. Cet anniversaire a fourni en particulier à la « Rivista aeronautica » l'occasion de publier en mars dernier un numéro spécial dont la qualité et l'importance ne sauraient nous échapper. Qu'il nous soit donc permis d'ouvrir cet excellent document

et de le parcourir à l'intention de nos lecteurs. Nous aurons ainsi l'occasion de faire revivre quelques heures glorieuses de l'aviation transalpine et de tirer d'un oubli dans lequel elles sont trop facilement tombées parfois certaines de ses grandes figures.

Par le nombre des manifestations et décisions intéressant l'aéronautique, l'année 1909 apparaît vraiment en Italie comme celle de la fondation de l'aviation aussi bien civile que militaire. La construction du premier avion italien de Faccioli, le premier circuit aérien international de Brescia, l'ouverture de l'aérodrome civil de Bovolenta comme la constitution par décret d'une « Brigade spéciale autonome du génie » embryon de l'Aéronautique militaire, illustrent bien l'essor tout à fait particulier enregistré cette année-là.

L'Italie peut probablement se prévaloir du titre de première nation à avoir utilisé l'aviation dans des opérations de guerre, et ceci au cours de la campagne de Lybie qui commença à fin septembre 1911. Quelques avions amenés là sans but précis finirent par trouver, par la logique même des choses, un emploi conforme à leurs possibilités. Ainsi ce vol du Cap. Piazza le 23 octobre 1911 à partir du camp de Tripoli, semble bien avoir été la première mission de reconnaissance exécutée par un avion en opération de guerre.

L'expérience lybienne avait placé l'Italie dans une situation quelque peu avantageuse dont elle aurait dû pouvoir profiter dès le début de la première guerre mondiale. La modestie des moyens financiers dont la Brigade du génie disposait pour se développer ne le lui permit toutefois pas. Les matériels étaient essentiellement de provenance française. Grâce à la ténacité de ses hommes, l'aviation italienne vécut toutefois durant ces années des heures glorieuses. Belle époque où l'on renonçait à emporter des mitrailleuses pour pouvoir charger un appareil de TSF de Monsieur Marconi, la faiblesse des moteurs ne permettant pas de prendre les deux... Belle époque aussi où des aviateurs précurseurs modestes et ignorés incendiaient les ballons captifs en leur lançant des bombes ou

leur tirant des fusées de feux d'artifice.... Dans toutes les missions aujourd'hui classiques, reconnaissance, chasse, bombardement, appui, l'aviation italienne devait tout au long de la guerre affirmer peu à peu sa maîtrise. Certaines de ses actions restèrent célèbres. Le raid symbolique sur Vienne inspiré et conduit par Gabriele d'Annunzio est encore vivant dans la mémoire de bien des gens. Le 9 août 1918, à la tête d'une formation composée finalement de huit appareils, le célèbre poète survolait Vienne et y lançait un message destiné à démontrer aux Autrichiens l'inutilité d'une lutte désormais sans objet. Ce geste chevaleresque devait avoir des répercussions profondes. Les Locatelli, les Ferrarin avaient participé à cette action. Leurs noms devaient rester liés aux grandes heures de l'aviation italienne de l'après-guerre.

Comme tous les belligérants, l'aviation italienne avait eu ses «as». Francesco Barracca tombé le 18 juin 1918 sur le Piave, alors qu'il mitraillait des troupes, reste avec ses 34 victoires une figure légendaire tout comme les Guynemer et les Richthoffen. Après lui, d'autres grands noms, parmi lesquels nous retrouvons celui du Capitaine Fulco Ruffo di Calabria avec ses 20 victoires et dont la fille cadette va devenir princesse belge.

Mais l'aviation italienne n'a pas eu que ses as, elle a eu aussi ses penseurs. Elle peut même s'enorgueillir d'avoir compté à cette époque dans ses rangs les deux hommes qui, avec Mitchell, ont probablement marqué le plus fortement la pensée aéronautique de l'après-guerre, les généraux Douhet et Merozzi. Giulio Douhet, cette nature passionnée et généreuse qui a le premier défini d'une façon extraordinairement claire et durable les aspects vastes et divers de la maîtrise de l'air. Nous avons déjà eu l'occasion de dire ici-même[1] les mérites incontestables de cette très noble personnalité dont l'œuvre abordée aujourd'hui dans son esprit éblouit toujours du même éclat. A l'opposé de Douhet, Mecozzi apparaît

[1] RMS janvier 56.

comme le champion de l'aviation d'assaut, de cette aviation d'appui capable de soutenir en toute circonstance les troupes au combat. C'est la conception de la bataille aérienne dont aucun des aspects ne saurait ne pas influencer les autres, confrontée avec la conception de la coopération aéro-terrestre avant tout. En apparence ces deux doctrines semblent s'opposer. En fait, elles s'accordent parfaitement sur un point essentiel, à savoir que la conduite de la guerre moderne ne saurait ignorer l'étroite relation qui existe à tous les échelons entre les actions terrestres et aériennes.

L'entre-deux guerres apparaît comme une époque particulièrement glorieuse. Une activité intense se manifeste partout, activité qui vaudra à nos amis transalpins d'acquérir une supériorité incontestée dans bien des domaines.

Citons au hasard :

— le raid Sesto Calende - Melbourne - Tokio - Rome, du colonel Francesco de Pinedo en 1925,

— le record du monde de distance établi par Ferrarin et del Prete de Guidonia au Brésil les 3, 4 et 5 juillet 1928, suivi deux ans plus tard du même record établi cette fois par Maddalena en parcourant 8200 km sans escale. Certains Lausannois se souviennent encore de la noble figure de ce grand pilote, alors qu'il avait fait escale à Ouchy avec son Savoia-Marchetti en 1926 sauf erreur.

— les records de vitesse successifs établis lors des épreuves de la Coupe Schneider au cours des années 1926 à 1928. Une grande figure avait dominé ces épreuves, celle du major Mario de Bernardi qui battit le record du monde de vitesse de 1928 avec 513 km/h. De Bernardi vient de disparaître aux commandes d'un avion de sa fabrication, terrassé par une crise cardiaque. Il était resté le pilote le plus populaire de la péninsule.

— Toutes ces actions ne sont toutefois pas arrivées à égaler les deux croisières que le commandant Italo Balbo, plus tard général, accomplit à travers l'Atlantique, l'une vers l'Amé-

rique du Sud, l'autre vers New-York et Chicago, croisières englobant environ 12 appareils sur des parcours dépassant 10 000 km.

La guerre d'Ethiopie, puis la guerre civile espagnole devaient fournir à l'aviation italienne de multiples occasions de manifester sa vitalité. A la deuxième guerre mondiale, l'Italie entrait en guerre avec une force aérienne puissante mais toutefois passablement éprouvée par les efforts qu'elle avait dû soutenir durant les années 1936 à 1938. Les vicissitudes de la guerre sur le front méditerranéen, jointes à celles des révolutions internes, devaient priver l'aviation italienne d'une grande partie de ses moyens. A la fin de la guerre, bien qu'ayant dans les derniers mois combattu avec quelques escadrilles aux côtés des Alliés, cette dernière payait le lourd tribut des perdants. Les aérodromes étaient en majeure partie détruits, l'infrastructure était inexistante, l'industrie aéronautique sans travail. Les effectifs se limitaient à trois régiments de chasse, de transport et à quelques escadrilles d'hydravions. Toutefois les grandes écoles, d'où jaillissent la force et l'inspiration indispensables pour reprendre la marche en avant ouvraient à nouveau leurs portes l'une après l'autre. L'Ecole de guerre aérienne de Florence, institut pour la formation des futurs officiers d'état-major et des commandants supérieurs commençait à fonctionner à nouveau en 1948.

Membre du Pacte Atlantique depuis avril 1949, l'Italie bénéficie aujourd'hui dans une large mesure de l'appui de ses alliés, des Américains en particulier. Grâce au plan Marshall, aux commandes « off shore », elle a pu relancer son industrie aéronautique. Après avoir construit des matériels américains sous licence, celle-ci se lance désormais dans la construction autonome. Un très gros effort dans ce sens est tenté grâce à l'appui des Etats-Unis avec l'avion d'appui tactique léger Fiat G91. Conjointement, la réorganisation des forces aériennes tactiques s'est effectuée. Une partie de celles-ci sont aujourd'hui incorporées dans les Forces aériennes de l'OTAN.

La défense aérienne du territoire s'organise elle aussi sur le modèle occidental et la chaîne radar de la péninsule assure la surveillance d'une zone particulièrement sensible, celle des côtes dalmates et de l'Albanie.

L'Italie retrouve peu à peu la foi et la confiance qui lui ont permis dans le passé de faire de très grandes choses dans le domaine de l'air. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Colonel P. HENCHOZ

Les écoles militaires françaises

Les institutions militaires françaises, après toutes les vicissitudes de la guerre et de l'après-guerre, ont retrouvé peu à peu leurs assises. La réorganisation récente de la défense nationale et de l'enseignement militaire supérieur (voir *R.M.S.* de mars et d'avril 1959) apporte somme toute la consécration de la rénovation et d'une stabilité retrouvée des institutions. Il en est de même de l'enseignement militaire, qui, renouant avec ses traditions et s'adaptant aux exigences nouvelles, a acquis sa structure quasi définitive.

* * *

L'enseignement militaire est dispensé dans trois grandes catégories d'écoles :

— les écoles militaires préparatoires, dites communément d'« Enfants de Troupe » ;

— les écoles de formation d'officiers, ou « Grandes Ecoles » ; les établissements de ces deux catégories, bien que soumis au régime militaire, prennent les élèves avant le service militaire proprement dit ;