

**À PROPOS DE STÉRÉOTYPE :**  
**L'IMAGE DE LA REGIA AERONAUTICA EN FRANCE**  
**ENTRE LES ANNÉES 20 ET LES ANNÉES 40**

La "fondation" de la Regia Aeronautica, le 28 mars 1923<sup>1</sup> apporte à l'image que l'opinion publique et les milieux aéronautiques français se font de leurs équivalents italiens une série de modifications qui aboutissent, au cours des années 30, à la constitution d'un nouveau stéréotype (ou d'un ensemble de stéréotypes) très durable, du moins jusqu'à la crise des années 1940-45.

Ce n'est pas qu'une représentation de l'activité aéronautique italienne, telle que les opinions nationale et internationale pouvaient la formaliser, ait manqué dans la période précédente, qui correspond à peu près aux années de la Grande Guerre et du turbulent retour à la paix.

Mais cet ensemble de représentations figées constitué non pas tant à partir de l'observation objective d'une société étrangère (plus

---

<sup>1</sup> Après avoir fonctionné pendant la guerre comme "Servizio Aeronautico", subordonné à l'Armée de Terre (Regio Esercito), l'aviation militaire passe sous la tutelle d'un "Commissariato per l'Aeronautica (R.D. 24.01.23), premier pas vers la constitution d'une "arme" indépendante, la Regia Aeronautica (L'Aviation Royale). Le nouveau statut juridique n'est pas innocent : il sert de support technique à l'application d'une nouvelle doctrine de guerre aérienne. Sur la "fondation" (terme significatif de l'état d'esprit des promoteurs), Benedetto PAFI (sous la dir.), *Ali italiane*, t. 2, 1923-1938, p. 322-342, Milan, 1978. L'ouvrage, apologétique, est édité "con la collaborazione dell'Aeronautica Militare Italiana" ; voir aussi Guido MATTIOLI, "Mussolini aviatore", Rome, (1935) - XIV, p. 145-158 ; F.-M. RAGNISCO, G. ANGELINI, A. TROTTA, *La stemma dell'Aeronautica militare*, Rome, 1973.

précisément : perçue comme affectée de linéaments d'altérité tels qu'ils empêchaient une prise de connaissance réaliste) que d'après des notations subjectives intériorisées et constituées en structure ne varietur, n'avait qu'un faible impact sur l'opinion collective, par sa rigidité même.

Et bien plus, par la présence de stéréotypes anti-italiens préexistants, générateurs de phobies et de rejets.

Il semble qu'il y ait eu à cette indifférence, à ce que nous appellerions une cécité aux nouveautés qui prenaient forme outre-Alpes, des causes concrètes, dont nous n'indiquerons que les plus opérantes à notre avis : la faiblesse de la propagande italienne<sup>2</sup> quant à l'effort de guerre, qui n'apportait aucun correctif à la méconnaissance du front de la Vénétie tenu pour "secondaire" et par conséquent à l'activité aérienne transalpine ; la pression de la propagande française fort engagée dans la diffusion de son propre stéréotype du "chevalier de l'air" et enfin, l'hostilité d'une opinion qui voyait "dans le thème de l'union des races latines un développement oratoire et de circonstance"<sup>3</sup> peu susceptible de retenir son attention, si ce n'est que pour générer une attitude dénigrative.

Tout au plus, et comme une dissonance, affirme-t-on à propos d'un concours aérien franco-italien à Nice, que

"les aviateurs pour qui les frontières n'existent pas sont les apôtres destinés à créer l'union dans la paix. Tant de liens fraternels unissent les deux nations que ce nous est une joie de constater que les meilleurs de France et d'Italie concourront à raffermir ces liens que la politique s'entend trop bien à user..."<sup>4</sup>

L'événement administratif de 1923 va radicalement modifier les points de vue.

C'est sur la formation et le fonctionnement réel de cette image de la Regia Aeronautica qui se formera alors et perdurera que nous allons nous interroger dans les brèves notes qui suivent.

A cette intention, nous formulons l'hypothèse que faute de témoignages oraux, rendus peu fiables par l'accumulation des années (plus d'un demi-siècle) et la stratification de nouveaux stéréotypes qui

2 Luciano TOSI, *La propaganda italiana all'estero nella prima guerra mondiale*, Udine, 1977, p. 160 et suiv.

3 Pierre GUIRAL, *Variations de l'opinion française à l'égard de l'Italie de 1915 à 1919*, p. 49-65, in *La France et l'Italie pendant la première guerre mondiale*, Actes du colloque, Université des Sciences Sociales de Grenoble, 28-30 septembre 1973, Grenoble, 1976.

4 Anonyme (mais probablement Jacques MORTANE, directeur de la publication), *La participation italienne*, in *La vie aérienne et sportive*, "Revue bimensuelle illustrée", 7<sup>e</sup> année, n° 9, 15 mars 1922.

occulent définitivement le modèle original, il convenait d'explorer un corpus écrit et graphique surtout, pour minimal qu'il fût ; ainsi pouvait-on conjecturer que le discours figé et le trait muséal était susceptible d'avoir en quelque sorte "momifié" l'information nécessaire à la vérification des hypothèses.

Pour ce corpus français et italien, nous avons écarté la presse quotidienne, le cinéma (sous la forme, usuelle à l'époque, d'"actualités"), les entretiens radiophoniques dont il existe trace écrite..., pour nous en tenir à la presse technique<sup>5</sup> ; nous incluons dans le terme "technique" non seulement les aspects technologiques (très abondants et purement descriptifs), mais encore l'examen des doctrines d'emploi de l'arme aérienne<sup>6</sup>, ses structures administratives, industrielles, etc.

Ces publications périodiques permettent en outre de suivre le processus de formation du stéréotype français, de ses origines, pour ainsi dire au jour le jour, et offrent la possibilité d'une reconnaissance des composantes comme de leur datation relative.

5 Pour la constitution de l'image d'après la presse écrite, nous avons consulté les publications suivantes, chacune à vocation spécifique :

- pour les aspects français : *L'Aéronautique*, "Revue mensuelle illustrée", Paris, 1919-1940 : organe officiel de l'industrie aéronautique civile et militaire ; années consultées, 1932 à 1940. (Référéncé en note AER) ; *Revue de l'Armée de l'Air*, "Organe de l'Armée de l'Air et de ses réserves publié par le Ministère de l'Air", Paris, (1921)-1940, bimensuel ; années 1934-1939. La revue de l'A. de l'A. avait le même éditeur que la précédente, (RAA) ; *Les Ailes*, "Journal hebdomadaire de la locomotion aérienne", Paris, 1920-1940. En polémique constante avec AER ; ouverte aux aspects sportifs et prestigieux de l'Aviation ; représentera après les nationalisations l'industrie privée. Années consultées : 1928 à 1940, (AIL) ; *L'Aérophile*, "Revue bimensuelle, technique et pratique et locomotion aérienne", Paris, 1893-1940. Émanation de l'Aéro-Club de France. Année consultée : 1926 et fascicule hors-série *L'Aérophile*, "XIe Salon de l'Aéronautique", 29 juin-15 juillet 1928, (ARP) ; *L'Air*, "Revue bimensuelle. Organe de l'Aviation Française", Paris, 1918-?. Sondages partiels dans les années 1928 à 1933, et 1935 (LAI) ;

- pour les aspects italiens : (entre parenthèses, année de première parution / lieu d'édition / référence) : *L'Ala d'Italia* (1922, Milan, ADI), fondé par MUSSOLINI, "Rivista mensile di aeronautica", puis "periodico dell'Ala Fascista" ; *Le Vie dell'Aria* (1929, Rome, VDA), "Organo ufficiale del R. Aero-Club d'Italia" ; *L'Aquilone* (1931, Turin-Rome, AQU), "Giornale di propaganda aeronautica par la gioventù" – ces trois titres appartiennent à l'Editoriale Aeronautica ; *Rivista Aeronautica* (1925, Rome, RVA), "Periodico mensile", organe officiel de la Regia Aeronautica.

6 Tel que le présente P. VAUTHIER, *La doctrine de guerre du Général Douhet*, préface de M. le Maréchal PÉTAIN, Paris, 1935. Les thèses de l'Italien Giulio DOUHET (1869-1930) ont été l'objet de polémiques interminables pendant les années 30. Voir Antonio PELLICCIA, *Nessuno è profeta in patria*, Rome, 1981 ; ID., *Il pensiero militare aeronautico italiano*, RVA n° 2, 1986 ; Ferruccio BOTTI, *Douhet, Balbo e la moda delle biografie*, RVA, n° 2, 1987.

Dans la première période de son existence<sup>7</sup>, la nouvelle Arme<sup>8</sup> transmet peu de messages à destination de l'extérieur, hors d'Italie en particulier, tout occupée à concrétiser son organisation administrative et opérationnelle.

La situation change avec la nomination de Italo Balbo au poste de sous-secrétaire de l'Aéronautique (1926-1929), puis de ministre de 1929 à 1933<sup>9</sup>.

Agissant d'après les directives mussoliniennes, mais aussi selon des conceptions personnelles, l'ancien ras de Ferrare imprime à la Regia<sup>10</sup> un caractère agressif qui aspire à l'efficacité "à l'américaine" pour ce qui est du fonctionnement quotidien, en même temps qu'à la mise en œuvre technique des doctrines stratégiques de Douhet.

Il n'y a pas lieu ici de détailler les effets de la gestion ministérielle, mais on ne peut passer sous silence, aux fins de cette enquête, qu'il se montre excellent communicateur et, féru de modernité, il multiplie les informations à destination de ce qui subsiste d'opinion publique en Italie vers la fin des années 20.

L'objectif visé est l'obtention du consensus de la masse, dans ce domaine particulier certes mais fortement porteur d'éléments affectifs aptes à susciter l'adhésion collective.

Les termes de comparaison avec les situations contemporaines manquent, pour rendre compte et des apparences et des résultats : seuls peut-être les turbulences et les délires qui accompagnent de nos jours un Mondial de football donnent une idée de l'excitation, de l'exaltation que la propagande, les spectacles, les stimulations aéronautiques de toutes espèces, fomentent dans la jeunesse de l'époque, au-delà des clivages de classe, mais aussi dans le reste de la population.

Bien entendu, cet engouement qui est largement perçu en deçà des frontières et décrit avec admiration par certains publicistes<sup>11</sup>, fournira le

7 Sur la situation de l'Aéronautique avant Balbo, Giovanni APOSTOLO et Angelo CURAMI, *L'aviazione militare italiana dal 1919 al 1923*, RVA, 1985, n° 1 ; et ID., *I primi anni della Regia Aeronautica*, RVA, 1985, n° 3.

8 Nous adoptons ce terme, très connoté, en tenant compte de la définition du *Grand Robert* (1973) : "désigne un des corps de l'armée". La loi du 11 mars 1926 sur la réforme du système militaire introduit en Italie la notion de "Forze Armate" (Vittorio GIGLIO, *Milizie ed eserciti d'Italia*, Milano, 1927 et Emilio FALDELLA, *Storia degli eserciti italiani...*, s.l., 1976).

9 Sur BALBO, Giorgio ROCHAT, *Italo Balbo*, Turin, 1986 ; C.G. SEGRE, *Italo Balbo*, Bologne, 1986.

10 C'est la forme abrégée (et métaphorique) utilisée par le personnel dès le milieu des années 30.

11 Par exemple, Jean ROMÉYER, *Étude sur l'aviation italienne (mai 1936)*, Paris, 1936, ouvre son analyse par : "les pays ont l'aviation de leur politique." (p. 6) et achève, après une démonstration apologétique, par : "Celui qui a suivi le développement de l'aviation italienne sait à quoi s'en tenir sur sa qualité." L'*Étude* est commanditée par le "Comité français de propagande

matériau pour l'image que les Français vont se former de l'aéronautique italienne et des stéréotypes qui en dériveront.

Encore plus intense est l'effort de persuasion des opinions étrangères – en premier lieu, les différentes diplomaties européennes, (et américaine très attentive déjà aux questions du Vieux Continent) qu'il s'agit de convaincre de la puissance de frappe<sup>12</sup> des forces aériennes de l'Italie.

Ces campagnes de persuasion servent par ailleurs à appuyer les différentes et contradictoires manifestations de la diplomatie mussolinienne entre 1926 et 1935 qui visent toutes à modifier le statu quo européen en faveur de l'État italien<sup>13</sup> et qui a besoin d'apparaître comme disposant des moyens pour sa politique volontariste : l'existence d'une arme aérienne forte, sur le papier ou dans la réalité, fournit un argument pour l'emporter dans les contentieux internationaux.

Le nouveau ministre se révèle, dans cette authentique œuvre de "conviction" (au sens que lui donne un G. Gentile), un habile ordonnateur : tous les moyens, tous les supports, sont mis à contribution pour constituer d'abord, populariser ensuite, l'image d'une aviation italienne parfaitement organisée et devenue un instrument de guerre invincible : sous sa gestion, et après lui, du livre au timbre-poste, de l'objet utilitaire au journal, la médiatisation est ample et insistante.

Passons sur la surinformation à propos de la politique de prestige (traversées atlantiques en formation sous la conduite personnelle de Balbo, course aux records de vitesse, intensification de la formation aéronautique de la jeunesse à travers les activités vélivolistes et d'aéro-club, mise en place d'une politique commerciale de vente d'avions à l'étranger), pour nous en tenir à ce qui touchait directement le grand public italien et, en écho, le public français, à toute heure et en tous les lieux.

Le recours à la diversification des moyens, le plus traditionnel au plus innovateur – permet de toucher les différents niveaux du public, du plus évolué culturellement<sup>14</sup> au plus fruste.

aéronautique, section économique de l'Aéro-club de France", où étaient représentés des intérêts industriels et politiques.

<sup>12</sup> Même si la formulation est ici anachronique, les thèses douhettiennes se fondent sur ce concept.

<sup>13</sup> Sur la diplomatie italienne, Luigi SALVATORELLI et Giovanni MIRA, *Storia d'Italia nel periodo fascista*, Turin, 1964.

<sup>14</sup> A la fois, en ce qui concerne ses intellectuels, spectateur passif de cette mise en scène et acteur : dans l'anthologie de Federico VALLI et Antonio FOSCHINI, *Il volo in Italia*, Rome, 1939, (au sous-titre éclairant : "Presentimento scienza e pratica nel pensiero nell'arte nella letteratura e nelle cronache dagli antichi tempi ai giorni d'oggi"), les auteurs des "antichi tempi" vont de S. AUGUSTIN ("Perchè gli uccelli non possono volare nella stratosfera", p. 20) à LEOPARDI ("L'Aeronautica nuova civiltà", p. 101) en passant par DANTE ("Il volo nella Divina

Pour donner des exemples, même sommaires, de ce martèlement obsessionnel visant à créer une “mentalité aéronautique”, “un sens de l’air”, on inscrira au recensement, même partiel, des supports – ou pour complaire à la mode – des media mis en œuvre :

- les périodiques à diffusion nationale et internationale, tels que “*La Vie dell’aria*”, “*L’Ala d’Italia*” ;

- les livres où l’aventure aérienne est le thème central qu’il s’agisse du récit autobiographique d’un exploit (De Pinedo, Balbo et d’autres), ou que l’on entende magnifier, en clé d’héroïsme, l’aviation nationale et ses possibilités ; les maisons d’édition collaborent activement, et l’Italie de 1929-1937 est le pays d’Europe où il aura été certainement publié le plus grand nombre de livres “d’aviation”<sup>15</sup>, certains traduits et diffusés ad abundantiam en France et par le monde<sup>16</sup> ;

- des films, tantôt de fiction “pure”, (*Luciano Serra, pilota* (1938) de Goffredo Alessandrini), tantôt hybrides de documentaires en faveur du Régime et d’une mince trame dramatique (*L’arma azzurra* de Gennaro Righelli, 1932, montré en France sous le titre *A l’assaut du ciel*, 1933)<sup>17</sup>

---

Commedia”, p. 25) et par Carlo GOLDONI (“L’aerostatica francese”, p. 99). On trouve dans l’ouvrage des extraits d’œuvres ou des articles signés Ettore ALLODOLI, Corrado ALVARO, Antonio BALDINI, Bruno BARILLI, Arrigo BENEDETTI, Irène BRIN, Paolo BUZZI, Otello CAVARA, Lucio D’AMBRA, D’ANNUNZIO, Luciano FOLGORE, Curzio MALAPARTE, MARINETTI, Paolo MONELLI, Paolo ORANO, Giovanni PAPINI, Giovanni PASCOLI, Umberto SABA, Ardengo SOFFICI, TRILUSSA.

Le texte est abondamment illustré avec des reproductions picturales italiennes de toutes les époques à thèmes aériens.

15 Pour ne prendre que le cas de MONDADORI, toujours accueillant pour la production fasciste, sa “Biblioteca Aeronautica” propose en 1934 : Gaby ANGELINI, *Diario di Gaby*, souvenirs d’une aviatrice ; Italo Balbo, *Stormi in volo sull’Oceano*, ; ID., *Centuria alata* ; ID., *Stormi d’Italia sul mondo* ; Vittorio BEONIO-BROCCHIERI, *Viaggio intorno al mondo* (tour du monde aérien) ; Francesco DE PINEDO, *Un volo di 55000 chilometri* ; Arturo FERRARIN, *Voli per il mondo* ; Umberto MADDALENA, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo* ; Silvio SCARONI, *Battaglie nel cielo* ; Umberto NOBILE, *In volo alla conquista del segreto polare* ; ID., *L’Italia al Polo Nord* ; et sur la même expédition : Alfredo VIGLIERI, *48 giorni sul pack* ; Giuseppe BIAGI, *Biagi racconta...*

16 La plupart des titres de la n. 15 sont traduits en français ; MATTIOLI, cit., est traduit en français, anglais, allemand, américain.

17 La dénomination fascisée est concurrencée par “regia aeronautica”, “aviazione italiana”, neutres. Les métonymies par fréquences d’apparition sont : “l’ala fascista”, (en substitution, à partir du milieu des années 30, de “ala littoria”, devenue (l’) “Ala Littoria”, compagnie d’État), “l’ala d’Italia”. Sur l’emploi constant de “ala”, citons la didascalie de Mussolini : *Questa ala che ha ripreso il suo volo non sarà più infranta*, (panneau décoratif à l’entrée du 1er Salon de l’Aéronautique (Milan, 1935) – aile d’oiseau et, surimposés, le faisceau, la cocarde tricolore, le buste de Duce ; in F. VALLI, A. FOSCHINI, cit.).

ou ouvertement de propagande (Romolo Marcellini, *Los novios de la muerte*, 1938)<sup>18</sup> ;

- des grands spectacles aériens, à partir de 1930, inspirés par les "displays" anglais de Hendon, mais directement influencés par les théories du "teatro futurista" d'un Fedele Azari<sup>19</sup>, auxquelles avaient adhéré des personnalités influentes de l'aéronautique, tels que Bergonzi, De Briganti, Guido Keller<sup>20</sup> ;

- des bandes dessinées, paraissant dans des illustrés spécialisés<sup>21</sup> ;

- des publicités par des matériels d'aviation<sup>22</sup> ou même des produits de consommation courante<sup>23</sup>

- des émissions philatéliques à sujet ou à référence aéronautique<sup>24</sup> ;

- des cartes postales<sup>25</sup>, diffusées à des dizaines de milliers d'exemplaires et dessinées souvent par des artistes de renom (Tato, Sironi) ; on note, dans l'inventaire des cartes postales, des interférences

18 Sur Luciano Serra..., Jean G. GILI, *L'Italie de Mussolini et son cinéma*, Paris, 1985 ; Vittorio MUSSOLINI, *Luciano Serra, pilota*, in ADI, giugno 1937 ; pour les titres cités, Claudio CARABBA, *Il cinema del ventennio nero*, Florence, 1974 ; Vincenzo CONSTANTINI, *Cinematografo e aviazione*, ADI, aprile 1937, soutient la nécessité de traiter sur le mode héroïque ce genre de cinéma.

19 Sur les "Giornate dell'Ala", B. PAFI, cit., t. 2 ; Roberto GENTILI, *L'aviazione da caccia italiana 1918-1939*, I, Florence, s.d. ; sur AZARI, Lucia COLLARILE, *Fedele Azari, pilota e artista del volo*, RVA, 1992, n° 3.

20 Sur KELLER, personnalité emblématique, Atlantico FERRARI, *L'asso di cuori Keller*, Rome, 1933 ; KRIMER (Cristoforo MERCATI), *Incontro con Guido Keller*, Viareggio, 1934.

21 Exemples chez (Gaetano STRAZZULLA), *Enciclopedia dei fumetti*, Florence, 1970 et LINUS *Enciclopedia del fumetto*, Milan, 1969, t. 1. Le surnom du Secrétaire du PNF, l'aviateur Ettore MUTI, "Gim dagli occhi verdi" proviendrait de sa ressemblance avec le protagoniste de *Jim, l'uomo della giungla* (*L'avventuroso*, 1935). AQU publie des bandes dessinées, par ex. : *Ragazzi e scimmie alla guerra*, "cineromanzo d'avventure di Gastone MARTINI e Mario GUERRI" (1939), inspiré par la guerre d'Éthiopie. N.B. : La deuxième partie de Baldassare CATALONOTTO e Hugo PRATT, *In un cielo lontano, 70 anni di Aeronautica militare*, Rome, 1994, patronné par l'Aeronautica Militare, contient une bande dessinée de PRATT consacrée à la Regia pendant le deuxième conflit mondial.

22 Échantillons de cette graphique industrielle surabondante chez B. PAFI, cit., t. 2. Les publicités étaient souvent reprises dans les périodiques français, par ex. AER.

23 Citons : le béret "Atlantico, creazione Federici, Il berretto degli assi, marca depositata" ; un coupe-papier célébrant Balbo ; un insigne de boutonnière avec planisphère, drapeaux italien et américain arborés à des faisceaux-hampes (les deux, Ditta F. M. LORIOLI, Milan, 1933) ; des emballages de chocolats "baci" de la Perugina, qui distribuait en prime des vignettes représentant des aviateurs.

24 Dans YVERT et TELLIER, *Catalogue de timbres-poste*, t. II, "Europe", Paris-Amiens, 1971, on relève, pour 63 émissions entre 1924 et 1939 (affranchissement normal et aérien) 42 sujets d'aviation ou symbolisant le vol (1 ou plus par émission). Deux valeurs émises en 1932 pour le Decennale résument la "philosophie" de la propagande : l'une représente un avion survolant un porche à figure ailée et porte dans le bandeau inférieur la devise : "rischiare la vita per sentir quanto vale" ; l'autre, figurant un vol d'escadrille au dessus des monuments historiques de l'Italie dit "volare necesse est".

25 RVA en a étudié plus de deux cents, entre 1985 et 1992.

en rien involontaires avec le sentiment religieux, sollicité en renfort pour valider le message principal<sup>26</sup>. Il faudrait ajouter les pages 1 et 4 de "La Domenica del Corriere" où l'illustrateur Achille Beltrame pérennise chaque semaine les fastes de l'aviation italienne (et fasciste) ;

- des jeux et des jouets<sup>27</sup>, des couvertures de cahiers scolaires<sup>28</sup> ; des objets décoratifs, allant du coupe-papier à l'insigne de boutonnière<sup>29</sup> ; des chansons populaires<sup>30</sup> ;

- une action unique très spectaculaire, comme la fondation d'une ville consacrée à l'aviation, Guidonia, qui a impressionné et public italien et opinion internationale – elle se place dans le droit fil d'entreprises telles que la médiatisation de l'assainissement des Marais Pontins ou de la création des villes nouvelles "civiles"<sup>31</sup> ;

- la multiplication et la diffusion sur des supports variés (cartes postales, affiches, insignes de poitrines, etc.) des marques d'escadrilles militaires, officiellement agréées par une Commission de l'Héraldique.

L'importance exceptionnelle de cette dernière figuration vient de ce qu'elle représente, à l'intérieur d'un code complexe d'identification des fonctions des avions d'armes<sup>32</sup> l'esprit que le Régime veut insuffler à ses équipages.

26 Luigi STRAULINO, *L'aeronautica nelle cartoline*, RAV, 1987, n° 4, cite des cartes consacrées à N.-D. de Lorette, patronne des aviateurs.

27 Jeu de l'oie, "Il dirigibile Norge alla scoperta del 'Polo Nord'", Marca Stella, 1928 ou 29 ; "S 79", marque Centola (de Bologne), fin des années 30 (reproduction en fer blanc d'un trimoteur de record) ; l'Agenzia Rusconi, Milan, et l'Editoriale Aeronautica diffusaient des mini-modèles en métal fondu. La Reale Unione Nazionale Aeronautica (nom "nationalisé" de l'aéro-club d'Italie après 1935) encourageait le modélisme aérien.

28 Pages 1 et 4 de couverture de cahiers scolaires dédiées à LOCATELLI ; ID., à DE PINEDO (les deux, TIPO LITO CARTARIA, Rome, fin années 20). Cette forme de célébration des gloires nationales à l'usage des écoliers existe dès la fin du XIXe siècle.

29 Bornons-nous à : médaille pour la "Crociera del Decennale" (1933) par Plinio MORBIDUCCI – épigraphe sur le revers, entre Colisée et gratte-ciels : "redit Italia per aethera, Mussolini duce, Balbo ductore" (!) ; médaille commémorant le 1er vol polaire de U. NOBILE, graveur inconnu, exergue : "verticis mundi dominator".

30 Nous ne citons que l'"Inno del Raid Francesco Baracca" (1924) du compositeur F. Balilla PRATELLA sur des vers de BUZZI : "E diavule russe !", "versi e musica dell'artista Armando GILDO", New York, 1926.

31 Sur Guidonia (près de Rome, intitulée au général GUIDONI, mort en service), ADI, novembre 1937, publie un "reportage" sur l'architecture de la nouvelle "città dell'aria" et "l'ordre du jour" de Mussolini ; sur ce complexe, Enzo RODA, *Reparto sperimentale di volo*, Rome, 1974 ; sur la manière dont on informa le public français, G<sup>al</sup> FERRARI, *Voici "Guidonia", centre aéronautique italien le mieux outillé du monde !*, La Science et la Vie, février 1936.

32 Un ensemble de couleurs, chiffres, lettres et graphismes codifié : les aspects juridiques internationaux ou nationaux, administratifs et la fonction militaire, représentée par les signes métaphoriques ou métonymiques que sont les insignes d'unité examinés dans ce travail.



A travers métonymies et métaphores figuratives, l'insigne d'escadrille exprimera, se substituant aux utilisateurs, l'héroïsme, la volonté de puissance, la capacité offensive et vulnérante. Ou plus objectivement : une construction stéréotypale à partir de ces caractéristiques auto-définies.

Là aussi les exemples sont illimités : bien que nous n'ayons pas pu tous les recenser<sup>33</sup>, il a dû exister environ quatre cents de ces insignes, portés sur les avions, sur les combinaisons de vol, les baraquements des terrains, sur les moyens de transport de l'unité concernée et ainsi de suite : modes repris évidemment de la publicité commerciale.

Leur examen conduit à constater que loin d'une innovation il s'agit de la reprise d'une tradition établie pendant la Grande Guerre. Mais pendant celle-ci, la figuration utilise des symboles géométriques (cercle : II Sq<sup>^</sup> Cap. ; damier : XIII Sq<sup>^</sup> Cap) ; des citations (armoires de villes : "hallebarde" de Trieste : III sq<sup>^</sup> Cap. ; Lion de Saint Marc : 27 sq<sup>^</sup>) ; des végétaux (marguerite : IX sq<sup>^</sup> cap. ; trèfle : 10 sq<sup>^</sup>) etc. Les figurations à proprement parler héraldiques sont rares (lion rampant, IV sq<sup>^</sup> Cap. ; grenade : V sq<sup>^</sup>Cap.). L'agressivité est, sauf écart, absente<sup>34</sup>.

Il n'en va pas de même après les années vingt : l'immense majorité des insignes comporte des signes agressifs.

Citons : des armes (gourdin, sabre aillé, bombe ou torpille – série très représentée (fig. A, annexe) ; des animaux (aigle, lion, tigre, scorpion, lynx (B) ; des êtres mythiques (Diable, tête de Méduse (C) ; des personnages allégoriques (archer, centaure ailé (D)). Ces signes héraldiques peuvent se combiner pour de nouvelles significations (3a sq<sup>^</sup> : diable chevauchant une bombe) ou pour représenter des objets "neutres" (carte à jouer (as de cœur de la 85a sq<sup>^</sup>) ou dans des compositions abstraites.

Le caractère dominant des insignes demeure la commination, renforcée par les devises qui souvent s'inscrivent dans leur surface : en latin (tête de lion : "quia ego sum leo", 14a sq<sup>^</sup> ; diable : "usque ad inferos", 41° gr.), en italien (salamandre dans le feu : "Ardisco dove più ardo", 160° gr. ; Diogène en quête : "se ti trovo !", 123a sq<sup>^</sup> ; aigle

33 Nous avons consulté : Franco PAGLIANO, *Araldica del cielo*, Milan, 1972 ; Roberto GENTILI, *L'Aviazione da caccia italiana 1918-1939*, II, "Tecnica, stemmi...", Florence, 1982 ; Angelo EMILIANI, Giuseppe F. GHERGO, Achille VIGNA, *Spagna 1936-1939 : l'aviazione legionaria*, Milan, 1973 ; ID., *Regia Aeronautica : colori e insegne 1935-1943*, Milan, 1974 ; ID., *Regia Aeronautica : Balcani e fronte orientale*, Milan, 1974 ; *Regia Aeronautica : periodo prebellico e fronte occidentale*, Milan, 1975 ; ID., *Regia Aeronautica : il settore mediterraneo*, Milan, 1975 ; ID., *Regia Aeronautica : i fronti africani*, Milan 1979. Soit environ 1200 photos.

34 Ce sont les abréviations réglementaires entre 1923 et 1943. Une fois pour toutes : st. = stormo ; gr. = gruppo ; sq<sup>^</sup> = squadriglia ; Cap. = Caproni.

attaquant un dauphin : “ovunque inflessibilmente, 30° st.), en dialecte (chat hérissé : “varda che te sbrego”, 162a sq<sup>^</sup> ; oiseau marin : “ocio che te sbuso”, 108° gr.) (E).

Les symboles fascistes sont rares ; un exemple maximal est fourni par l'Aviazione di Presidio Coloniale (A.P.C., Lybie), dont l'insigne réunit les marques de l'Empire, du Régime, et de la romanité (aigle impérial sur faisceau, inscription OEA – nom latin de Tripoli...).

Les styles des dessins semblent reproduire, à l'échelle de ce milieu peu enclin aux subtilités, les querelles culturelles de l'époque : le module figuratif traditionnel du 132° gr. (chevalier ailé chargeant un dragon marin, qui évoque une figure de l'Ariosto, devise “col cuore e con l'arma oltre la meta” de facture dannunzienne) s'oppose à la schématisation rationaliste et populiste du 50° st. (silhouette stylisée de faisceau, flèches et devise : “ocio che te copo !”).

Une dernière remarque : ces insignes, de faibles dimensions (50-60 cm) étaient pratiquement invisibles en vol : ils étaient faits pour être photographiés ou vus de près, ils étaient conçus comme labels porteurs d'un message à percevoir immédiatement et entièrement<sup>35</sup>.

Côté français, ces informations – quantitativement riches, même si pauvres de référent, unique et restreint – vont servir à forger la nouvelle image de l'aviation italienne.

La construction, puisque aussi bien il s'agit d'un réseau de stéréotypes, se fait selon deux ensembles de données.

La première image qui se forme et qui perdurera affaiblie à côté de l'image définitive, oscille entre admiration et envie, entre reconnaissance des mérites des “confrères de l'air” et velléité d'émulation.

Il n'est que de parcourir la presse signalée à la n. 5 pour le vérifier : ARP consacre de longs comptes rendus à De Pinedo (n° 1-2 / 1926 : discours de réception à l'Aé. C.F.) ; à la visite à Paris des pionniers italiens (n° 2-4 / 1926). Il décrit l'enthousiasme de Rome pour le survol du Pôle Nord par un dirigeable italien ; fait l'éloge du Duce “aviateur” (n° 19-20 / 1926) ; dans le numéro du XI<sup>e</sup> Salon de l'Air, l'Italie est prise comme modèle. LAI, de 1928 à 1933, reste dans la même tonalité. AIL chante les exploits de Balbo et des “azzurri”, jusqu'en 1938.

Même AER, qui reflète les vues du gouvernement et est tenue à la réserve, publie dans son dernier numéro<sup>36</sup> un double article, dicté sans

35 Les photos d'agence montrent les pilotes à côté de l'insigne d'escadrille (par ex. : CIANO, ADI, n° international d'octobre-novembre 1936, p. 6 ; BONOMI, squadrisme-aviateur, ADI, juillet 1937, p. 22).

36 AER, n° 253, juin 1940, Pierre LEGLISE, *Le Reparto alta Velocità de Desenzano, école d'hydraviation de vitesse*, p. 199-202 ; ibi, ID., *L'Instruction d'un pilote à Desenzano*, p. 202-211.

doute par la raison diplomatique : après avoir rappelé le cadre "où Gabriele d'Annunzio acheva dans le calme sa vie fougueuse", l'auteur parle des "velocisti", des seigneurs de l'air dont les machines puissantes emplissaient le ciel d'ardentes vibrations", ils vivent dans "des sortes de cellules pour des hommes du monde en vacances chez les moines" ; il n'a cure d'oublier "l'aigle que le maréchal Balbo donna à l'École".

Cependant, à partir de 1934 le ton s'est modifié, les intérêts ont changé : la curiosité technique se maintenant, ce sont les aspects politiques et militaires qui dominent. AER ne tarde pas à exprimer ses inquiétudes : sous prétexte d'analyse géo-stratégique, les éditoriaux d'Henri Bouché s'interrogent sur *La course aux armements aériens et l'industrie aéronautique* et sur le *Rôle de l'aviation dans l'armement européen*, pour aboutir à la mise en garde des gouvernants français contre leur politique de réarmement, à l'occasion du triomphe italien dans la course aérienne Istres-Damas-Paris<sup>37</sup>.

RAA ne cesse, pour sa part, de relater les événements d'Éthiopie<sup>38</sup> : et les alarmes qu'ils suscitent quant à la réelle puissance transalpine sont dissipées dans un éditorial à vocation d'exorcisme<sup>39</sup>.

Mais la réalité de la crainte transparait dans des articles du Capitaine Matignon, l'un au titre révélateur : *La machine à finir la guerre*, où l'on ne peut s'empêcher d'entendre un écho a contrario des thèses soutenues par Douhet dans un ancien pamphlet<sup>40</sup>.

Dans les années qui suivent, RAA continue à étudier minutieusement les actions de l'aviation italienne pendant la guerre d'Espagne ; les démonstrations d'efficacité, de dangerosité, d'agressivité<sup>41</sup> qu'elle en tire sont les matériaux additifs pour le stéréotype final : la Regia Aeronautica représente désormais un ennemi redoutable pour la collectivité française, comme tout ce qui est italien.

On voit alors ce nouveau stéréotype conforter les stéréotypes ambiants, (xénophobes en général et italo-phobes en particulier) en même temps qu'il est validé par les précédents, si profondément enracinés.

---

37 AER, 1935, n° 184, p. 150 ; AER, 1936, n° 204, p. 93 ; *Istres-Damas souligne l'erreur française de 1934*, AER, 1937, n° 220, p. 213.

38 Dans l'année 1936, RAA publie : P.E., *L'aviation italienne dans la campagne d'Éthiopie*, janvier ; X, *La guerre italo-éthiopienne*, février ; X, *La guerre en Éthiopie, rubrique*, en février, mai, juin, juillet ; X, *La région du Tigré*, en mars.

39 RAA, X, *Les leçons prétendues de la guerre Italo-Éthiopienne*, éditorial, juin 1936.

40 Giulio DOUHET, *Come finì la Grande Guerra. La vittoria alata*, Rome, 1919.

41 X, *La technique italienne des ravitaillements par parachutes*, juillet 1938 ; P.E. *Les bombardements aériens de Barcelone*, juin 1938 ; Camille ROUGERON, *La défense de l'Afrique du Nord ou la défense par l'Afrique du Nord*, décembre 1937.

On ne saurait dire jusqu'à quel point il est autonome, mais certainement il s'inscrit dans la psychose de la guerre aérienne qui affecte les Français, telle que Eugen Weber la rapporte<sup>42</sup>.

Il ne sert à rien que dans les rangs de la Regia se manifeste un mouvement très visible (et lisible) de désengagement par rapport à la rhétorique officielle. S'est-il agi d'une fronde d'insolence juvénile ou d'intolérance à la pression propagandiste ? Difficile à déterminer<sup>43</sup>.

Quoi qu'il en ait été, à partir de 1935, en face du stéréotype officiel, se bâtit un contre-stéréotype, issu du personnel des escadrilles.

Peut-être l'anecdote rapportée par Pagliano permet de saisir les motivations : chargé de dessiner l'insigne de l'escadrille, l'auteur, pilote, propose "un'aquila con un paio d'ali larghe due metri, qualche cima nevosa e un bel motto". Soumis à l'approbation des pilotes, un de ceux-ci

"si tolse la pipa di bocca, socchiuse gli occhi, sputò e poi lesse lentamente : "Il mio orizzonte è il mondo". Una pausa e poi vigliaccamente : "Ostrega che visibilità !" <sup>44</sup> et (F).

C'est cette dérision qui explique qu'en face de la "Disperata" (escadrille célèbre des hiérarques, tels Ciano et Pavolini) on voit apparaître sa parodie ("La spensierata") (G) ; que tel pilote d'AOI choisit un nourrisson braillant (H) ; que des bombardiers arborent une sorcière très anglo-saxonnes ("La maledetta") – marques si peu héraldiques !

En Lybie, à côté de l'impériale A.P.C. citée, une SRAM (atelier mobile de la "Regia") choisit comme devise "Arrangiati !" (I), qui dénonce le dénuement de l'aviation d'Afrique.

Le nouveau stéréotype va puiser ses figurations dans le *fumetto*, et plus impertinent, dans la bande dessinée américaine, à peine tolérée par le Régime : Paperino, Topolino, Mio Mao, Gambadilegno et autres personnages anti-héroïques foisonnent sur les fuselages...

Les devises qui les accompagnent ne sont pas moins loin de la norme officielle : interpellations poissardes ("ciccìa" (s. entendu : "in culo"), (J) ; "mi fanno un baffo" (s. entendu : "al cazzo") ; rébus obscènes : "mo' ti

42 Eugen WEBER, *The Hollow Years*, New York, 1994 ; trad. fr. *La France des années 30*, Paris, 1995, p. 313-317.

43 Nous ne connaissons qu'un cas de rébellion militaire : le pilote Giordano VEZZOLI, passé dans les rangs des Républicains d'Espagne. BASSANESI et DE BOSIS étaient des civils. (Franco FUCCI, *Ali contro Mussolini*, Milan, 1978).

44 Franco PAGLIANO, cit., p. 12.

f8", (K) ; gestuelle peu réglementaire : (bras de fer de J) ; identification à un bestiaire peu ennoblissant (escargot, tortue, âne) ; langage familier, tel ce mystérieux "mago Bacù" demandant : "ma tu che vuoi ?". La moisson serait ample, et confirmerait la volonté de donner une image moins que guerrière de la belliqueuse Regia Aeronautica.

L'effet sur le stéréotype français a été, cependant, nul.

C'est grâce à ce dernier que s'est formée (pour durer) la légende des avions italiens bombardant les civils sur les routes de la Loire<sup>45</sup> ; c'est lui qui a motivé l'épisode du lynchage des pilotes italiens<sup>46</sup>

Les stéréotypes ne sont pas uniquement des images virtuelles qui alimentent les discussions académiques, mais des impulseurs d'attitudes et de comportement concrets.

Adrien SALMIERI

---

<sup>45</sup> Sur cette affaire controversée, Eddie FLORENTIN, *L'attaque des ponts de la Loire en 1940*, Historama, n° 80, octobre 1990. Différents auteurs placent ces actions à Pont-de-Vaux (arr. de Bourg-en-Bresse), (G. ANDRÉ-FRIBOURG, *L'Italie et nous*, Paris, 1947) ; à la Charité et à Gien (BENOIST-MÉCHIN, *Soixante jours qui ébranlèrent l'Occident*, Paris, 1959) ; à Gien (Guy CHAPMAN, *Why France collapsed*, Londres, 1968) ; à Issoudun (Frédéric VITOUX, *Vie de Céline*, Paris, 1988) ; à Guéret (É. WEBER, cit.) ; Henri AZEAU, *La guerre franco-italienne*, Paris 1967, ne se prononce pas. La dispersion des attaques, les incertitudes sur les dates (15 ou 16 ou 17 juin 1940 ?) plaident pour la non-existence des faits.

<sup>46</sup> Giuseppe SANTORO, *L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Rome, 1950, t. 1 ; H. AZEAU, cit. ; Giancarlo GARELLO, *Regia Aeronautica e Armée de l'Air, 1940-1943*, Rome, 1975.

ANNEXE I: L'HERALDIQUE OFFICIELLE

A

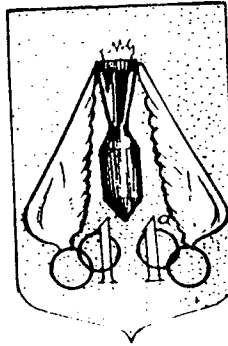


153° gr.



63° gr.

11° Stormo B.T.



B



41° gr.

54° Stormo C.T.



15° gr.

C

6° Stormo C.T.



66 gr.

D

1° Stormo C.T.



E





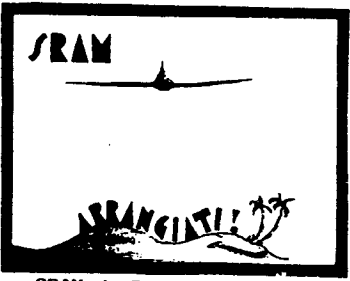







160 sq



30° Stormo B.T.



ANNEXE II: I'HERALDIQUE DE CONTESTATION

<p><b>F</b></p>  <p>Projet Pagliano</p>	<p><b>I</b> 1° Gruppo Av. Pres. Col.</p> 	 <p>SRAM de Benghazi</p>
<p><b>G</b></p>  <p>15a sq</p>	 <p>unité inconnue</p>	<p><b>H</b></p>  <p>115 sq</p>
		<p>1° Sq. B.T.</p> 
<p><b>J</b></p> 	<p><b>K</b></p> 