

Cahiers de la Méditerranée

81 | 2010 La Grande Guerre en Méditerranée

De la guerre des vedettes en Adriatique à la légende des MAS : histoire et mémoire des Motoscafi Armati Siluranti

Louis Panel



Édition électronique

URL: http://journals.openedition.org/cdlm/5535

DOI: 10.4000/cdlm.5535 ISSN: 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2010

Pagination: 133-145 ISBN: 2-914561-53-2 ISSN: 0395-9317

Référence électronique

Louis Panel, « De la guerre des vedettes en Adriatique à la légende des MAS : histoire et mémoire des Motoscafi Armati Siluranti », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 81 | 2010, mis en ligne le 08 juillet 2011, consulté le 08 septembre 2020. URL : http://journals.openedition.org/cdlm/5535 ; DOI : https://doi.org/10.4000/cdlm.5535

© Tous droits réservés

De la guerre des vedettes en Adriatique à la légende des MAS : histoire et mémoire des Motoscafi Armati Siluranti

LOUIS PANEL

Lorsque l'Italie s'engage dans la première guerre mondiale, la configuration particulière de ses forces en Adriatique la persuade de l'échec auquel serait vouée toute tentative d'affrontement classique avec la flotte austro-hongroise. L'idée s'impose donc que le combat sur mer ne peut plus être le fait que de moyens légers et consommables à l'envi, aptes à manœuvrer le long des côtes ou à intervenir dans les estuaires ou les criques. Aussi cette situation aboutit-elle à des recherches originales. Aux sous-marins de poches et hydravions bien connus avant-guerre s'ajoutent en 1918 les *mignatte*, ces torpilles automotrices de conception nouvelle montées par des nageurs de combats, mais aussi de curieux engins d'assaut dénommés grilli, sortes de blindés amphibies voués à l'attaque dans les marais et lagunes, et notamment au franchissement des réseaux de défense, que la marine italienne déploie dans le nord de l'Adriatique à l'extrême fin de la guerre. La création la plus importante se rattachant à cette « jeune école » après la lettre reste cependant, tant en raison de ses succès que de sa postérité, la constitution d'une flottille de vedettes armées, les Motoscafi Armati Siluranti (MAS). Objet d'une élaboration fiévreuse, ces vedettes armées connaissent divers succès en Adriatique avant que la légende ne s'en empare, au prix d'interprétations contrastées, tout au long du xx^e siècle.

L'improbable bataille de l'Adriatique

La déclaration de guerre de l'Italie à l'Autriche-Hongrie, le 24 mai 1915, n'ouvre pas seulement un nouveau front terrestre en Europe, sur l'Isonzo et les Dolomites. Dès l'ouverture du conflit italo-autrichien, l'Adriatique constitue en effet un autre théâtre d'affrontement direct entre ces deux puissances navales. Équipées l'une et l'autre en cuirassés, dont plusieurs vaisseaux modernes de classe *dreadnought*, en sous-marins, croiseurs et torpilleurs, capables l'une comme l'autre de mobiliser et d'armer leur flotte marchande, l'Italie¹ et l'Autriche-Hongrie², toutes deux

I. Ettore Bravetta, La Grande Guerra sul mare, Milan, Mondadori, 1925, p. 237.

^{2.} Hans Sokol, La marine austro-hongroise dans la guerre mondiale (1914-1918), Paris, Payot, 1933.

surprises par la guerre en plein effort de développement de leur outil maritime, présentent en définitive des forces sur mer à peu près équivalentes au début du conflit. La situation est pourtant nettement déséquilibrée en faveur de la double monarchie³. En effet, alors que le littoral adriatique italien, bas et très peuplé, présente une importante exposition⁴, les côtes istriennes et dalmates, découpées et montagneuses, offrent pour leur part, à travers leur poussière d'îles et de criques, de nombreux abris naturels pour les vaisseaux de Vienne.

Cependant, cette Kaiserlische und Königlische Kriegsmarine (KKK) bien protégée à l'intérieur de ses bases doit renoncer à sortir en Méditerranée après que les Alliés ont entrepris de bloquer le canal d'Otrante⁵. Jusqu'à la fin de la guerre, elle se réserve pour appuyer depuis la mer une offensive terrestre et éventuellement débarquer des troupes, notamment sur le Piave. En outre, la sortie en haute mer n'est pas plus loisible pour l'Italie, l'étroitesse de l'Adriatique Nord et la présence, dans le golfe de Venise, de lagunes et de hauts-fonds, rendant illusoire toute rencontre décisive, sur le modèle du Jutland, entre des cuirassés de fort tonnage dont elles ruineraient les possibilités manœuvrières. Le conflit sur mer s'ouvre donc sur le paradoxe de deux marines récentes et puissantes réduites à l'immobilité⁶. Ce constat s'impose notamment à l'amiral Paolo Thaon di Revel, chef d'état-major de la Regia marina depuis 1913, qui adopte dès l'entrée en guerre une stratégie défensive, basée sur la protection des côtes par de l'artillerie à longue portée montée sur la voie ferrée de Porto Corsini à Bari et servie par des canonniers marins, et celle des ports et estuaires par des mines sous-marines⁷. Ces mesures annihilant globalement toute menace en surface, deux objectifs subsistent pour le grande ammiraglio: lutter contre les sous-marins que l'Allemagne fournit en nombre à son alliée du Sud, et pénétrer si possible dans les ports ennemis dont les escadres continuent de représenter une menace, notamment pour Venise, en cas d'assaut concerté. Ainsi s'explique qu'avant même son entrée en guerre, l'Italie ait recherché le moyen de relever ce double défi en étudiant les possibilités créées par l'armement des vedettes rapides.

^{3.} Ettore Bravetta, La Grande Guerra sul mare..., op. cit., p. 191.

^{4.} Venise, son seul port naturellement abrité, n'est pas accessible aux gros vaisseaux tandis que Brindisi est encore en chantier. Franco Favre, *La marina nella grande guerra. Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Udine, Gaspari, 2008, p. 21.

^{5. «}Lo sbarramento del canal d'Otrante», *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca*, Ufficio Storico della Regia Marina, s. d., fascicule V.

^{6.} L'avantage initial appartient cependant aux Impériaux qui, à défaut de faire sortir leurs moyens de surface en Adriatique, tirent partie de l'exposition de ceux de leur adversaire en y coulant par attaque sous-marine deux pièces maîtresses de la flotte italienne, l'*Amalfi* et le *Garibaldi*, en juillet 1915. Franco Favre, *La marina nella grande guerra..., op. cit.*, p. 76-84.

^{7.} Nommé chef d'état-major le 1^{et} avril 1913, Paolo Thaon di Revel (1857-1948) est l'héritier d'une vieille famille militaire italienne: son grand-père fut fait maréchal de Savoie en 1821, son père nommé ministre des Finances en 1848 et son oncle ministre de la Guerre en 1867. Engagé dans la marine en 1873, Paolo servit comme aide de camp du roi Umbert I^{et} et obtint de nombreux commandements, dont deux au moins – le commandement de l'école navale en 1906, puis l'inspection des torpilleurs – expliquent sa culture originale des moyens légers et ses choix en faveur des MAS. Ezio Ferrante, «Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel», supplément à la Rivista marittima, n° 8-9, août-septembre 1989.

Un exemple de mobilisation industrielle

La conversion de canots légers et puissants en embarcations équipées soit pour la chasse anti-sous-marine le long des côtes, soit pour le lancement de torpilles, avait été expérimentée dès les années 1904-1906 tant par les états-majors italien que britannique ou français⁸. Toutefois, faute d'un contexte pressant, la plupart de ces tentatives n'aboutissent pas avant que le continent ne s'embrase. Or, si l'armée de Victor-Emmanuel se tient d'abord à l'écart du conflit, cela est dû en partie à l'impréparation de certaines de ses forces, dont une Regia marina qu'il convient d'adapter à marche forcée. Acquis à l'idée d'une défense côtière qui substituerait aux lourds vaisseaux des moyens plus souples, Thaon di Revel a ainsi fait mettre à l'étude peu après son arrivée à la tête de l'état-major la conversion de petites vedettes de tourisme en moven d'assaut de surface. Rome passe ainsi commande, en novembre 1914, d'un premier prototype de vedette longue de quinze mètres et capable d'atteindre 30 nœuds à la société Maccia Marchini de Milan. La production en grande série ne pouvant être garantie par cette entreprise, qui n'est aucunement spécialisée dans les constructions nautiques, un capitaine du génie naval italien est dépêché le mois suivant aux États-Unis pour négocier auprès de la Standart Motor Construction la fourniture de canots lance-torpille9.

Toutefois, des commandes effectives ne sont passées qu'à partir du 26 février 1915 à un constructeur italien largement implanté en Adriatique, puisque le choix de Thaon di Revel s'est arrêté sur la *Societa Veneziana Automobili Nautiche* (SVAN), dont les chantiers de la Giudecca produisaient déjà divers modèles de *motoscafo* (bateau-taxi) et de *vaporetto* (transport collectif) en service dans les eaux de la cité des Doges¹⁰. Son directeur, l'ingénieur Attilio Bisio, propose en mai suivant de produire en série des vedettes armées, qu'il baptise *Motobarche armate SVAN* (MAS). Il s'agit en fait d'une transformation pour les besoins de la guerre des *motoscafi* de bois vernis, pontés et effilés, dont ses ateliers avaient l'habitude. Les deux premiers exemplaires, immatriculés par la marine militaire sous le nom de *MAS* 1 et 2, sont en effet des vedettes à coque de bois longues de seize mètres. Ils sont mis à la mer à Venise, dans le bassin de l'Arsenal, en juillet 1915. En réalité, ces deux prototypes, livrés à la marine le 1^{er} septembre, se révèlent rapidement peu stables, mal équilibrés et donc impropres à tout usage offensif. D'abord transformés en canonniers, ils sont finalement recyclés en poseurs de mines en décembre 1916¹¹.

L'aventure en serait sans doute restée là si l'état-major, sans attendre les résultats finalement décevants de ces premiers essais, n'avait pris le parti de susciter la

^{8.} Franco Favre, La marina nella Grande Guerra..., op. cit., p. 49.

^{9.} Rapport de mission du capitaine Galileo, le 23 décembre 1914, dans «La gesta dei MAS», Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca, Ufficio Storico della Regia Marina, s. d., fascicule IX, p. 3.

^{10.} Lettre n° 4788 du 26 février 1915 du chef d'état-major à l'amiral Viale, ministre de la Marine, demandant l'autorisation de commander deux prototypes à la SVAN pour 105 000 lires chacun et « qui seraient affectés, à titre d'essai, à la défense de Venise ». L'accord du ministère est signifié le 11 mars suivant. « La gesta dei MAS »..., op. cit., p. 4.

Erminio Bagnasco, MAS e mezzi d'assalto di superficie italiani, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1996, p. 35.

production en série de *motoscafi armati*¹². Les caractéristiques essentielles à ses yeux sont une vitesse de pointe d'au moins 25 nœuds, qui permet des attaques rapides, un tirant inférieur à 130 centimètres et une autonomie minimale de 200 milles, rendant possible la manœuvre en toutes eaux, y compris en haute mer en deçà d'un vent de force quatre. Rallié à ces arguments, le gouvernement italien désormais entré en guerre valide la commande de 50 embarcations pour un total de six millions de lires tout en la répartissant entre deux entreprises nationales, la SVAN pour les modèles 3 à 22 et l'Ansaldo de Gênes pour les modèles 23 à 52¹³. En réalité, la vitesse idéale n'étant jamais atteinte, cette première série conçue pour un usage offensif, celui du torpillage, servira surtout à la défense et à la surveillance, notamment contre les submersibles, l'armement de torpilles étant alors facilement échangé contre des canons de 57 mm ou des grenades anti-sous-marines.

Loin cependant de renoncer à son rêve de vitesse et d'attaque, la *Regia marina*, désormais renseignée par l'expérience des premiers motoscafistes déployés en Adriatique, commande en août 1916 dix modèles à un nouveau fournisseur, les chantiers nautiques Orlando. Équipés d'un moteur Isotta de 250 chevaux, ces dix vedettes promettent d'atteindre l'allure de 29 nœuds propices à des attaques par surprise contre la flotte autrichienne. Parallèlement à la construction de ces motoscafi de 12 à 19 tonneaux, de véritables chaînes de montage sont mises en place dans les propres arsenaux de la marine italienne pour lui fournir des vedettes deux fois plus lourdes, par conséquent plus lentes mais mieux armées, copiées sur le modèle que les ateliers américains d'Elco fournissent alors à la Royal Navy. En dépit de l'aspect homogène que présente, tout au long de la guerre, la flottille des MAS, le commandement entend donc s'appuver sur sa double diversité. Celle des motoristes – des produits automobiles Fiat et Isotta équipant indifféremment les motoscafi – mais également celle des constructeurs, qui sont aussi bien des entreprises privées de Venise, Gênes, Livourne ou Palerme que les chantiers de l'État, lui garantit d'être livré dans des délais restreints en dépit du rythme soutenu des commandes. Par ailleurs, le recours au potentiel industriel américain lui permet de contenir les prix, notamment à partir de 1917, alors que le ministère passe commande de deux séries de cent embarcations chacune, dont 10 % livrés par les États-Unis dans le but vraisemblable de maintenir une concurrence extérieure.

Mais la diversité est surtout celle des modèles, dont un quart environ, excédant la limite de 25 nœuds, est voué à l'action offensive en Adriatique, et notamment à la dépose d'agents sur les côtes ennemies, à la prise ou la récupération d'hydravions, au forcement des défenses et au torpillage; avec l'adjonction en 1917 de moteurs électriques de 5 chevaux, parfaitement silencieux, les MAS les plus légers s'adaptent à l'attaque par surprise, de nuit, des cuirassés de la double monarchie. Quant aux vedettes les plus lourdes, cantonnées sous la barre des 20 nœuds, elles sont employées pour la pose des mines et des réseaux de défense,

^{12.} L'acronyme créé par Bisio désigne ensuite indifféremment les *Motoscafi Armati Siluranti* (vedettes torpilleuses) et *Motoscafi Anti Sommergibili* (vedette anti-sous-marines), du reste parfois interchangeables.

^{13.} Demande de Thaon di Revel au ministre de la Marine le 3 juin 1915, autorisation accordée par le conseil des ministres du 16 juillet.

l'escorte des convois à travers le canal d'Otrante et pour la lutte anti-sous-marine sur l'ensemble des côtes italiennes. Au jour de l'armistice, 244 *motoscafi* de cinq types différents – avec d'innombrables variantes – auront ainsi été mis en service tandis que 178 sont encore en construction¹⁴.

La guerre des vedettes

Après les déceptions de 1916, qui entre problèmes techniques et retards de livraison firent affecter les premiers *motoscafi* à des tâches auxiliaires, l'engagement de certains d'entre eux à des fins offensives en Adriatique se développe à l'aube de 1917. Thaon di Revel, premier partisan de ce mode d'action qui avait été relevé de son poste de chef d'état-major en octobre 1915 et affecté à Venise où il eut tout le loisir de songer à une guerre de raids entre Istrie et Vénétie, est en effet de retour à la tête de la marine, avec des pouvoirs accrus¹⁵. L'une de ses premières mesures est alors la commande massive de nouveaux MAS auxquels sont intégrées les modifications inspirées par plus d'une année d'expérience opérationnelle. Compte tenu de leur faible coût rapporté à l'importance potentielle de leurs objectifs, le *grande ammiraglio* estime en outre qu'il n'y a aucun intérêt à les ménager, ni même à les gérer à l'économie.

Il faut donc, en même temps qu'en développer le nombre, les disperser le plus possible le long des côtes. Alors que trois escadres avait été initialement organisées et placées entre les mains des commandants locaux, essentiellement dans le cadre du blocage d'Otrante¹⁶, Thaon di Revel les porte à six, établies tant en Méditerranée qu'en Adriatique. Dans cette dernière, il fait concentrer dès le début de 1917 les seuls MAS capables d'excéder 22,5 nœuds, réservant les modèles plus lents pour la défense des côtes occidentales et méridionales. Surtout, l'amiral entend ériger les *motoscafi*, qui à la fin de la guerre emploient quelque 4500 marins, en une véritable subdivision autonome de la *Regia marina*, dont le commandement et l'inspection sont confiés au commandant Ciano, l'officier MAS alors le plus célèbre ; indice de l'orientation donnée à cette force, son siège est établi à Venise¹⁷.

Ainsi rassemblées dans la «mer vénitienne» et organisées en petites flottilles, les vedettes armées les plus manœuvrières se voient accorder une grande indépendance, afin de favoriser l'initiative. Parallèlement aux actions concertées, les engagements spontanés, audacieux, voire hasardeux, opérés au cours de patrouille obtiennent droit de cité. Il est vrai qu'une émulation, comparable à celle suscitée alors par le service à l'air, a fait affecter sur la base du volontariat des marins

^{14.} Erminio Bagnasco, MAS e mezzi d'assalto..., op. cit., p. 9-10.

^{15.} Il est rappelé en février 1917, à la faveur d'un virage politique, pour remplacer le duc des Abruzzes comme commandant en chef de la flotte. Cf. Guy Pedroncini, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée (1914-1918) », Marins et océans II, Paris, Economica, 1991, p. 223-233.

^{16.} La circulaire 5013 du 11 avril 1916 avait établi trois bases pour les MAS à Tarente, Brindisi et Valona.

^{17.} La circulaire 9517 RR du 23 avril 1918 confie au capitaine de vaisseau Constanzo Ciano le commandement supérieur et l'inspection de toutes les unités MAS.

réputés entreprenants, encadrés par des officiers révélés pour la plupart par la guerre italo-turque. De fait, la rusticité des MAS subordonne largement les capacités techniques de leurs équipages au courage physique et à l'esprit d'aventure. Aussi, et bien que la majorité de leurs missions consistent encore en actions de minage, escorte, dépose, ou défense des côtes, ces derniers restent-ils surtout motivés par les perspectives d'engagement direct face aux pièces maîtresses de la flotte autrichienne, toujours retranchées au mouillage. C'est pourquoi la première véritable attaque, en novembre 1916, d'un bâtiment à l'ancre de la KKK par le MAS 20, revêt une dimension symbolique. L'objectif de ce raid n'est autre en effet que le prestigieux cuirassé *Teghetthoff*, rebaptisé *Mars* à la veille de la guerre et converti en navire-école pour les officiers-mariniers impériaux. Retranché dans le canal de Fasana, il est torpillé par le *motoscafo* à quelques encablures seulement du port amiral autrichien de Pola¹⁸.

Désormais, les vedettes italiennes, plus nombreuses et plus agiles que les sousmarins, s'affirment donc comme l'adversaire principal des cuirassés de la double monarchie. Le *Wien*, en particulier, prend la mesure de la menace représentée par ces embarcations légères. Mis à la tête d'une escadre composée du *Budapest*, son *sistership*, de dix destroyers et d'hydravions, il se lance à l'assaut de l'estuaire du Piave, le 24 octobre 1917, pour y établir une tête de pont propice au débarquement de troupes, à quelques kilomètres au Nord de Venise. Face à cette attaque qui menace de faire tomber aux mains de l'ennemi la cité des Doges et de voir le front enfoncé à Caporetto être pris à revers depuis la côte, la flotte de l'Adriatique oppose deux petites vedettes, les MAS 13 et 15. Le risque mortel que représentent pour les vaisseaux de la KKK ces canots beaucoup plus rapides suffit à faire faire demi-tour à la formation austro-hongroise. Qu'il s'agisse de prévenir une nouvelle tentative ou de consommer une vengeance symbolique, le MAS 9 retrouve le *Wien* un mois et demi plus tard et le coule de nuit dans sa rade de Trieste, après en avoir déjoué les défenses¹⁹.

Ces succès resteraient cependant anecdotiques si le pouvoir italien n'avait entrepris d'en faire presque aussitôt des éléments de propagande, d'autant mieux venus que le désastre de Caporetto accablait alors l'opinion. De fait, tout dans cette singulière « bataille de l'Adriatique » se prêtait à une réécriture idéologique. En premier lieu, la spectaculaire disproportion entre les MAS et leurs objectifs permettait de vanter la supériorité du jeune royaume d'Italie sur le vieil empire des Habsbourg, ou, pour mieux dire, du David de Michel-Ange sur le Goliath de Rubens. De même, le fait d'attaquer des vaisseaux retranchés au fond des ports devait mettre en évidence l'audace des motoscafistes face à la couardise supposée des escadres de la KKK. Ce dernier aspect est particulièrement monté en épingle lors du raid de trois MAS sur le golfe de Quarnero, popularisé en Italie sous le nom de beffa (farce) de Buccari.

^{18.} Commandé par la KKK en avril 1876, ce navire était alors le fleuron de la flotte autrichienne. La mise à la mer en juillet 1912 d'un nouveau cuirassé, de classe dreadnought, baptisé Tegetthoff, l'avait fait convertir en vaisseau d'instruction. Endommagé sans être coulé par le raid de 1916, il fut déclassé à la fin de la guerre. Cf. Franco Favre, La marina nella grande guerra..., op. cit., p. 133.

^{19.} Franco Favre, La marina nella grande guerra..., op. cit., p. 223.

Très profondément abrité au fond d'un défilé naturel, le port de Buccari héberge alors des navires de commerce austro-hongrois, protégés des incursions par des filets et des mines, mais aussi de nombreuses pièces d'artillerie légère. Trois équipages MAS décident de s'y risquer à la faveur d'une nuit sans lune de février 1918. Outre deux officiers déjà célèbres pour leurs tentatives, Costanzo Ciano (MAS 94) et Luigi Rizzo (MAS 95), l'expédition implique un néophyte s'intitulant lui-même «marin volontaire», et qui n'est autre que l'écrivain Gabriele d'Annunzio (MAS 96). Connu de l'Europe entière pour son œuvre littéraire, mais aussi pour ses convictions nationalistes qui lui firent opter pour l'entente dès 1914, il s'est engagé dans l'aviation en 1915 en dépit de ses 52 ans et a vu sa tête mise à prix par les autorités autrichiennes en raison de ses bravades, amplement relayées dans les journaux alliés²⁰. Avant de s'agréger à la flottille MAS, l'auteur a pris soin de poser auprès de trois bouteilles, enrubannées aux couleurs de l'Italie et contenant un message de défi de la main du poète, soigneusement photographié par la presse²¹. Les trois vedettes quittent la côte italienne le 10 février 1918, escortées par des torpilleurs et remorquées par eux, afin d'économiser le carburant des MAS. Vers 22 heures, arrivées aux abords de l'île de Cherso, elles poursuivent seules, en régime silencieux, guidées par les lumières de Fiume, et s'enfoncent à l'intérieur de la crique. Si le raid parvient à éviter les batteries côtières en pénétrant de cinquante milles à l'intérieur du système de défense ennemi, et surtout en semant ses poursuivants après l'attaque, il manque néanmoins ses objectifs, une seule des six torpilles larguées explosant sans causer de dommages. Paradoxalement, Buccari est aussitôt adopté comme lieu de mémoire emblématique par la marine italienne. Pour l'état-major, la preuve est désormais apportée de l'inefficacité au moins relative des défenses austro-hongroises. Pour l'opinion publique, la «farce de Buccari » constitue un fait d'armes d'autant plus populaire que s'y illustre une personnalité déjà célèbre, d'Annunzio, rompu pour sa part à mobiliser les esprits. La photo des trois officiers posant sur les marches de la prison de la Giudecca, qui sert de QG aux motoscafistes de Venise, fait ainsi le tour du monde²².

Pour un peu, l'affaire ratée de Buccari éclipserait médiatiquement les assauts beaucoup plus réussis de la fin de la guerre et notamment l'action de Premuda du 10 juin 1918. Sentant que la situation se renverse sur terre, la flotte austro-hongroise tente en effet une sortie en nombre pour forcer le barrage d'Otrante. L'amiral Horthy, que Charles I^{er} a nommé commandant de la KKK en février, prend lui-même la tête d'une escadre composée d'une dizaine de navires, dont ses deux plus gros cuirassés *Szent Istvan* et *Tegetthoff*. Croisant à travers les îles de la

^{20.} Ce n'est cependant qu'en août 1918 qu'il parvient, partant de Padoue, à survoler Vienne pour y larguer des tracts, à la tête de l'escadrille *San Marco*.

^{21. «}Les marins d'Italie, qui se rient de tous les filets et entraves, et qui sont toujours prêts à oser l'inosable, sont venus secouer par le fer et le feu la prudence dans ses refuges les plus sûrs. Et un bon compagnon, bien connu des Autrichiens, l'ennemi le plus irréductible parmi tous leurs ennemis, "l'ennemissime", celui de Pola et de Cattaro, s'est joint à eux pour montrer qu'il se moque de sa prime ». (trad. de l'auteur).

^{22.} Parue initialement dans le *Corriere della Sera*, elle est ensuite reproduite sous le titre « Un défi à la flotte autrichienne » dans *L'Illustration* du 2 mars 1918. Des cartes postales d'artistes reconstitueront ensuite le torpillage en l'héroïsant.

côte dalmate, les vaisseaux échappent d'abord à la défense italienne jusqu'à ce que les MAS 15 et 21, commandés par Luigi Rizzo et Giuseppe Aonzo, patrouillant depuis Ancône, ne les repèrent presque par hasard à leurs panaches de fumée. Adoptant le régime de nuit afin de ne pas être repérés, les équipages s'approchent à environ 600 mètres de l'escadre, et à trois heures et demie du matin, profitant d'une brèche dans la défense des bâtiments principaux, lancent leurs torpilles sur les deux dreadnoughts. Si celles de Aonzo font long feu avant d'atteindre le Tegetthoff, en revanche le tir de Rizzo, frappant de plein fouet le Szent Istvan, ouvre une voie d'eau dans son flanc tribord. Échouant à faire rentrer au port son navire, qui gîte trop pour être remorqué, le commandant Seitz doit le déclarer perdu à six heures du matin. Sous le regard d'Horthy, mais aussi d'une camera embarquée sur le Tegetthoff dans l'espoir de filmer un succès autrichien dans le canal d'Otrante, le dernier né des vaisseaux de la double monarchie coule au large de l'île de Premuda. Une vedette en bois de quinze mètres, servie par huit hommes, a ainsi eu raison d'un bâtiment de 150 mètres et de plus d'un millier de marins, dont 90 sont tués dans le naufrage. De retour à Ancône après une navigation difficile, les motoscafistes sont accueillis en héros, à l'égal des deux plongeurs, l'ingénieur Rosseti et le médecin Paolucci qui, trois jours avant l'armistice ont coulé le cuirassé Viribus Unitis²³, montés sur une mignatta qu'un motoscafo avait acheminée jusque dans la rade istriotte²⁴.

Un lieu de mémoire du régime fasciste

Les derniers temps de la guerre sont donc pour les motoscafistes l'occasion d'une pluie d'honneurs et de distinctions. Un tiers des médailles d'or de la valeur militaire – la distinction suprême du combattant – attribuées dans la *Regia marina* au cours du conflit, est ainsi remis à des personnages ayant servi dans les escadres MAS. Le roi lui-même en décore la bannière de commandement de la flottille de Venise, en récompense de ses services dans l'Adriatique Nord. Ainsi, au lendemain de la marche sur Rome, alors que Mussolini entend mettre en place ce qu'il appelle la « *trinceacratia* », c'est-à-dire la nomination par priorité aux hautes fonctions de l'État des vétérans les plus illustres, les motoscafistes sont particulièrement remis à l'honneur. Le nouveau régime cherche en effet à capter la popularité toujours intacte de leurs actions, et plus encore leur image de jeunesse, de vitesse et d'audace qui correspond particulièrement à l'esthétique futuriste dont il veut habiller le virage institutionnel de l'Italie.

L'amiral Thaon di Revel, promoteur des MAS mais également proche du roi, reçoit ainsi le ministère de la Marine dans le premier gouvernement Mussolini, dont il démissionne après les réorientations de 1925. Le *Duce* créant au même

^{23.} Vaisseau amiral de la KKK après la perte du *Szent Istvan*, le *Viribus Unitis* avait fait l'objet d'un premier raid infructueux des MAS 95 et 96, précédés de *Grilli* utilisés pour la destruction des défenses de Pola, en avril 1918. Erminio Bagnasco, *MAS e mezzi d'assalto..., op. cit.*, p. 122.

^{24.} Romain Rainero, Raffaele Rossetti, dall'affondamento della Viribus Unitis all'impegno atifascista, Milan, Marzorati, 1989.

moment un ministère des Communications, avec mission d'organiser la radio publique, celui-ci est confié à Costanzo Ciano, l'ancien commandant supérieur des MAS fraîchement promu amiral. Ce dernier est ensuite porté à la présidence de la chambre des députés, qu'il assure de 1934 à sa mort en juin 1939²⁵. Entre temps est apparue la dynastie Ciano, puisque l'amiral, fait comte de Buccari en 1919, a transmis ce titre à son fils Galeazzo, gendre de Mussolini depuis 1930 et ministre des Affaires étrangères de 1936 à son exécution en 1943.

Les marins des escadres MAS sont également honorés de charges plus modestes, tel le docteur Paolucci, élu vice-président de la chambre en 1929. Tous pourtant ne sont pas si faciles à manœuvrer. D'Annunzio et Rizzo, les hommes de Buccari, ont à nouveau fait parler d'eux en 1919, lors de l'affaire de Fiume, pour laquelle ils ont notamment mobilisé une flottille de MAS plus symbolique que réellement tactique. Dès 1923, l'encombrant et imprévisible d'Annunzio est cependant soigneusement écarté des affaires politiques, tout en étant couvert d'honneurs par le chef du régime qui préside ses funérailles, en 1938. À titre d'hommage, la Regia marina lui avait rétrocédé pour son usage privé dans sa villa de Gadone le MAS 96 à bord duquel il s'était illustré, et qui est encore exposé dans le curieux musée que le poète s'était constitué à sa propre gloire²⁶. Quant à Rizzo, qui est alors l'homme le plus décoré de la *Regia marina* et occupe de nombreuses responsabilités dans les cercles d'anciens combattants, il compte des amis et des contacts dans l'association antifasciste «Italia Libera» – dont le capitaine Rossetti, opposant déclaré au Duce – et n'entretient que des relations distantes avec Mussolini²⁷. Sa légende est cependant soigneusement entretenue par les pouvoirs publics, qui lui demandent de jouer son propre rôle dans la réalisation d'un film reconstituant, en 1923, la bataille de Premuda, puis attribuent son nom au MAS 15 présenté comme une relique sous le Vittoriano de Rome, en juin 1936²⁸. Le commandant Rizzo, auquel on prêtait des convictions républicaines parce qu'il avait décliné les ordres de chevalerie proposés par le roi, accepte finalement d'entrer au parti fasciste, et reçoit le titre évocateur de comte de Premuda²⁹. Son rengagement à la faveur de la guerre d'Éthiopie lui vaut alors promotion au rang d'amiral³⁰. À la veille de la seconde guerre mondiale, le jour de la bataille de Premuda est même adopté, de son vivant, comme date anniversaire de la marine italienne.

^{25.} Alberto Santini, Constanzo Ciano, il ganascia del fascismo, Milan, Camunia, 1993.

^{26.} Pour l'image du marin d'Annunzio entretenu à la fin de sa vie, voir l'ouvrage du commandant Guido Po, *Gabriele d'Annunzio combattente al servizio della Regia Marina*, Rome, Ufficio del capo di stato maggiore della Marina, 1931, p. 199.

^{27.} Ce dernier préfacera cependant le bref mémoire de Luigi Rizzo, *L'affondamento della Santo Stefano* e le sue conseguenze militari e politiche, Trieste, Susmel, 1927.

^{28.} Son retour en grâce est du reste attesté par la parution à l'époque de sa biographie rédigée par un historien officiel de la *Regia marina*, le commandant Guido Po, *Rizzo, l'affondatore*, Milan, Oberdan Zucchi, 1935.

^{29.} Fabio Andriola, Luigi Rizzo, Rome, Ufficio storico della marina militare, 2000, p. 221-235.

^{30.} Rizzo retrouve alors en quelque sorte son statut de marin le plus célèbre d'Italie, 20 ans après ses exploits. Alberto Pucci et Emilio Marcuzzi, *Luigi Rizzo*, Bologne, Capelli, 1938.

L'ombre portée de la seconde guerre mondiale

Indépendamment de sa geste en Adriatique, patiemment mise en scène, la marine légère italienne connaît un développement particulier au cours de l'entre-deuxguerres. De fait, 40 % des vedettes commandées pendant la guerre sont en effet livrées après l'armistice. Loin de renoncer à ce type de moyens alors qu'elle a d'ores et déjà récupéré l'Istrie, l'Italie s'affirme dans l'entre-deux-guerres comme le pays d'élection des escadrilles maritimes vouées à l'assaut en poursuivant la production et la recherche en ce domaine. D'autres puissances, comme la France et la Suède, se tournent vers elle pour se doter à leur tour de vedettes côtières performantes³¹. Pour les officiers en voyage d'étude en Italie, la guerre des vedettes, si exotique aux yeux de marins formés à l'école du blindage et de l'artillerie lourde, devient le sujet obligé³². À partir de 1935, dans le cadre de la politique expansionniste de Mussolini, une seconde génération de motoscafi est mise à la mer, essentiellement depuis les ateliers Baglietto de Varazze. Ainsi, lors de la seconde guerre mondiale, les belligérants des deux camps déploient finalement plus de 2500 vedettes de combat de modèles divers, à rapprocher des 244 effectivement armés par l'Italie pendant la Grande Guerre³³.

Toutefois, dans le cas italien, si la filiation des flottilles de 1940 avec celles de 1918 est lourdement soulignée, force est de constater que les MAS fascistes n'ont pourtant, sinon leur sigle, que peu de traits en commun avec leurs devanciers de la première guerre mondiale. De fait, le personnel naviguant des premiers MAS est désormais entièrement retraité. En outre, le théâtre d'affrontements ayant glissé de l'Adriatique à la Méditerranée et l'adversaire n'étant plus la KKK mais la Royal Navy, la marine légère italienne s'oriente désormais moins vers la pénétration des bases ennemies que vers le torpillage des vaisseaux faisant mouvement entre Gibraltar et l'Égypte. Les nouvelles unités, dont la plus célèbre, commandée à partir de 1939 par le prince Valerio Borghèse, prend le nom de Decima MAS, substituent donc aux motoscafi des origines de petits barchini explosivi, servis par un seul homme et employés comme naufrageurs pour des voyages sans retour, ainsi que des torpilles guidées montées par des nageurs de combats³⁴. Jusqu'en 1943, elles s'attaquent en Méditerranée aux navires britanniques, notamment en

^{31.} De 1920 à 1925, la Suède s'équipe ainsi en MAS italiens fabriqués par Orlando. La Marine nationale française crée pour sa part, en partenariat avec la *Regia marina*, le VTB 7, resté célèbre pour ses records de vitesse. Erminio Bagnasco, *MAS e mezzi d'assalto..., op. cit.*, p. 20.

^{32.} Raymond Moullec, «La guerre des vedettes MAS en Adriatique (1915-1918) », Revue maritime, janvier 1936, p. 17-51. Cet auteur était alors lieutenant de vaisseau et attaché naval à Madrid, après avoir été spécialiste des flottes méditerranéennes au 2° bureau de l'état-major de la marine. Dès 1928, il s'était employé, au cours de voyages en Italie, à en scruter les évolutions, notamment en matière aéronautique. Cf. Jean-Paul Eyrard, «Attaché naval en Espagne pendant la guerre civile : l'itinéraire du lieutenant de vaisseau Raymond Moullec », Revue historique des armées, n° 251, 2008, p. 104-111.

^{33.} Erminio Bagnasco, MAS e mezzi d'assalto..., op. cit., p. 31.

^{34.} Marco Spertini et Erminio Bagnasco, *I mezzi d'assalto della X Flottiglia MAS (1940-1945)*, Parme, Ermanno Albertelli, 1991, et Enzo Berrafato, *Decima Mas, les nageurs de combat de Mussolini*, Paris, Histoire et collections, 2001.

Crète et à Malte en 1941, puis à Syracuse en juillet 1943³⁵. Après l'armistice de septembre 1943, une partie du personnel des MAS, regroupée par le prince Borghèse, reste fidèle à Mussolini et s'agrège à ses dernières forces au sein de la république de Salò³⁶.

Les MAS dans la mémoire républicaine

Après 1945, la Marina militare doit donc composer avec le double héritage d'une création monarchique inspirée par le duc Thaon di Revel et popularisée, puis illustrée sous le régime des faisceaux. Loin de le rejeter, elle entreprend d'en faire, dans le courant des années 1950, un lieu de mémoire de la marine italienne brochant cinquante ans d'expériences et de combats. C'est, semble-t-il, dans cette perspective qu'un ouvrage de synthèse est commandé par le chef d'état-major de la marine vers 1955 à un jeune officier d'avenir, Virgilio Spigai³⁷. Ce dernier, s'il ne désavoue ni le style romanesque, ni certaines des outrances du livre de Borghèse paru cinq ans plutôt, propose finalement une réécriture dépolitisée, sinon dépassionnée, des travaux parus sur la question des MAS dans les années 1930 à 1940. La filiation entre les vedettes armées de 1915 et les nageurs de combat de 1940 est ainsi conservée, même si le livre écarte délibérément les actions entreprises par les marins de la république sociale italienne³⁸. C'est également à cette époque que l'état-major commande au peintre de marine Rudolf Claudus une série considérable de toiles illustrant les combats des MAS et prolongeant les premières représentations qui en avaient été faites dans l'entre-deux-guerres, mais rejetant leur style futuriste pour y substituer une facture plus romantique³⁹.

^{35.} Erminio Bagnasco, MAS e mezzi d'assalto..., op. cit., p. 407-422.

^{36.} Le grand succès et les nombreuses rééditions de l'ouvrage, écrit sous la forme d'un roman d'aventure par ce dernier dans les prisons où il séjourna de 1945 à 1949, fit beaucoup pour la légende de la Decima MAS après-guerre. Junio Valerio Borghese, X Flottiglia MAS, Milan, Garzanti, 1950.

^{37.} Sorti de l'école navale en 1928, Vigilio Spigai (1907-1976) fut commandant de sous-marin durant la seconde guerre mondiale, puis prisonnier en Allemagne de 1943 à 1945. Affecté à de nombreux postes d'état-major et de commandement, il acheva sa carrière comme chef d'état-major de la marine en 1970. Sur ses conceptions, voir Marco Antonsich, «La géopolitique méditerranéenne de l'Italie fasciste », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale*, vol. V, Paris, Economica, 1995.

^{38.} Retraçant l'histoire des MAS depuis 1915, l'auteur ne traite plus, à partir du 8 septembre 1943, que de l'emploi des vedettes au côté des alliés, mentionnant toutefois « un altro gruppo, denominato Decima Mas, del quale Borghese assunse il comando, e della cui attivita è non compito nostro occuparci ». Virgilio Spigai, *Cento uomini contro due flotte*, Livourne, Tirrena, 1959, p. 315.

^{39.} Rudolf Claudus (1893-1964) était à l'origine un officier de la KKK formé à Pola. Entré au service de la *Regia marina* dans l'entre-deux-guerres comme peintre de marine, il en devient le plus éminent représentant. Ses nombreuses toiles consacrées aux MAS des deux guerres mondiales sont aujourd'hui encore exposées dans différents lieux de pouvoir de la Marina militare tels que le bureau de son chef d'état-major, celui du commandant de l'école navale ou encore, pour la série livrée en 1951-1952, à l'Istituto di Studi Marittimi.

Il est vrai que la mort, en juin 1951, de Luigi Rizzo permet de remettre en selle, paradoxalement, l'homme de Premuda. Vice-amiral d'escadre du cadre de réserve et très influant président du syndicat de la marine marchande, Rizzo avait en effet donné l'ordre de se saborder, en septembre 1943, aux transatlantiques et navires de commerces italiens plutôt que de tomber aux mains des Allemands, ce qui lui avait valu d'être déporté en Allemagne. La mémoire des MAS s'articule donc désormais tout entière autour de son personnage, si consensuel qu'il avait été élevé aux plus hautes distinctions par les Italiens, mais aussi par les Français, les Anglais et même par le régent Horthy, son ancien adversaire. Ainsi, à Venise, la salle du Museo storico navale consacrée à la première guerre mondiale lui est dédiée, à l'exclusion de Ciano qui fut pourtant commandant de la flottille vénitienne, puis inspecteur des MAS. La vague démocratique associée à l'évocation de Rizzo apparaît encore à Milazzo, son village natal, où la région Sicile lui élève une statue commandée au sculpteur messinais Antonio Bonfiglio. Celui-ci livre en 1965 un portrait du marin non pas en tenue d'amiral, mais en ciré et bonnet de motoscafiste, fendu comme sur le pont d'une vedette. Trois ans plus tôt, la Marina militare avait également baptisé une frégate à son nom40. Les années 1960 sont donc le moment d'une célébration des MAS se confondant largement avec celle de l'auteur de Premuda41.

Plus récemment, le 90^e anniversaire des événements fut cependant l'occasion d'une remise en perspective des combats de l'Adriatique. La guerre des vedettes a en effet d'autant mieux traversé l'histoire que la technique y tient peu de place. Reste alors le facteur humain, amplement souligné par le chef d'état-major de la marine dans le discours qu'il prononce à l'occasion des 90 ans de Buccari. Plus que l'innovation tactique que constituait ce genre d'assauts, sont évoquées les valeurs sur lesquelles ils reposaient : « entente et esprit d'équipe » d'une part, « ardeur, ténacité, courage », d'autre part⁴². En creux se dessine pourtant une autre actualité des MAS, à travers leur capacité à mettre en échec un système de défense conventionnel massif comme l'étaient les cuirassés de la KKK par la surprise, la vitesse et la prise de risque. L'enseignement de ce 90° anniversaire est aussi la revanche des comparses de Rizzo. Lors de la commémoration de Buccari, ce dernier est cité trois fois, Ciano sept, d'Annunzio neuf. On ne peut alors que souligner les effets sur le long terme de la « comunicazione, o meglio la propaganda » mise en place après Buccari, en relevant que la devise, composée par le poète sur l'acronyme des MAS, «Memento audere semper» (souviens-toi d'oser toujours), a désormais été reprise par les équipages chargés d'assurer, en Adriatique comme en Méditerranée, le contrôle des littoraux. Parallèlement, la commémoration de Premuda, succès militaire incontestable, désormais cannibalisée par une fête de la marine ayant acquis une existence par elle-même, réduit à la portion congrue le souvenir de Rizzo 43.

^{40.} Fabio Andriola, Luigi Rizzo, Rome, Ufficio storico della marina militare, 2000, p. 243.

^{41.} Ruggero D'Ondes, Luigi Rizzo, l'Affondatore, Milazzo, SPES, 1965.

^{42. «}Di quei valori la Marina è fedele custode, ancora oggi». Discours du vice-amiral d'escadre Paolo La Rosa, chef d'état-major de la marine, à Montefiore Conca, le 9 février 2008.

^{43.} Discours du ministre de la Défense, du chef d'état-major de la Défense et du chef d'état-

En définitive, la guerre des vedettes menées en Adriatique de 1915 à 1918 ne vaut guère par ses succès, dont l'importance reste plus que relative à l'échelle du conflit. Les naufrages infligés à des vaisseaux autrichiens en grande partie paralysés, et que les clauses du traité de paix aurait rendus à l'Italie, ont avant tout valeur de symbole et pour cette raison sont constamment réinterprétés au cours du xx^e siècle. L'exemple de mobilisation industrielle que représente la constitution de la flottille des MAS et la stratégie de guérilla sur mer qui présidait à leur emploi ont été occultés par la forme d'affrontement individuel et personnalisé qu'elle manifestait, en contraste absolu avec une guerre terrestre anonyme. Aussi les MAS sont-ils passés dans l'opinion avant tout au travers des figures héroïsées des *affondatori*, ces corsaires de Venise, et de leur geste romanesque et romancée. Aussi, cet épisode à la fois marginal et central de la Grande Guerre en Méditerranée, reste-t-il une illustration exemplaire d'un fait de propagande triomphant sur l'histoire, avant que cette dernière ne s'en empare à son tour comme d'un objet d'étude.

major de la marine à Venise, le 10 juin 2008.