

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2023)
Heft: 2

Artikel: L'histoire des Harrier en Italie : entretien avec le CEMA italien
Autor: Cavo Dragone, Giuseppe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1042009>

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: 08.01.2026

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



Le nouveau porte-aéronefs ITS Cavour peut embarquer 15 AV-8B *Harrier* II ou F-35B ainsi qu'une douzaine d'hélicoptères AW-101 *Merlin*. toutes les photos © Marine italienne.

International

L'histoire des *Harrier* en Italie – Entretien avec le CEMA italien

Amiral Giuseppe Cavo Dragone

Chef d'état-major des Armées italiennes

Mon Amiral, vous avez été le premier commandant du groupe des AV-8B *Harrier* II embarqué sur le porte-aéronefs *Garibaldi*. Ce fut un moment épique et fondamental pour la Péninsule, une sorte de sortie du purgatoire qui, entre la moitié des années '80 et le début des années '90 du siècle passé, a pu se doter de sa propre force de projection avec un composant aérien embarqué sur le premier porte-aéronefs léger. Quels souvenirs avez-vous de cette période-là ?

Une période sans doute pleine d'enthousiasme, comme vous avez souligné dans votre question. En 1989, la Loi no. 36 a permis à la Marine, à l'Italie, de se doter d'un composant amphibie à aile fixe pour la défense de la flotte. Ainsi commença une nouvelle ère, avec l'achat des deux premiers TAV-8B biplace et ensuite, à partir du 1994, avec la livraison des 16 avions monoplaces AV-8B *Harrier* II Plus. Le « Plus » provenait d'une évolution de l'original AV-8B, voulue et financée par les Gouvernements américain, espagnol et italien afin de faire de l'avion une plateforme réellement multi-rôle et efficace. Nous voulions une version équipée d'un radar multimodes, de missiles air-air à moyenne portée, d'une capacité d'identification autonome des buts terrestres, de la capacité à emporter et guider des armements de précision. Ce programme de collaboration internationale a été si efficace et réussi, qu'au fil du temps il a été possible de mettre à jour et d'améliorer les capacités de l'avion.

Avec les premiers biplaces, entre 1991 et 1994, nous avons commencé à travailler dans la difficulté sur la base dédiée de Grottaglie et, surtout, sur l'ITS *Garibaldi*, afin de démarrer le développement de ce qui est aujourd'hui devenu la capacité de projection et défense de la Marine et de l'Italie. Après la livraison des premiers trois monoplaces, avec l'acquisition d'une réelle capacité optionnelle, le « baptême du feu » eu lieu l'année suivante en Somalie, embarqués sur l'ITS *Garibaldi*, en tant qu'appui au profit

de nos opérations à terre. Cet engagement signifia le premier emploi de l'AV8B au niveau international. Depuis 1991, au cours de trois décennies de succès, le *Gruppo Aerei Imbarcati* (GRUPAER) a été toujours prêt au service de la flotte, du pays, en participant, embarqué sur l'ITS *Garibaldi* et désormais sur l'ITS *Cavour*, à toutes les missions opérationnelles auxquelles la Marine a pris part.



Du *Harrier* au F-35, une évolution époustouflante en à peu près trente ans. Qui l'eût cru ? Qu'est-ce qu'a changé au niveau technologique au cours de ces années ?

Sans aucun doute, une évolution époustouflante, comme vous avez bien souligné, qui a vu un avion de 3^e génération comme l'AV-8B+, s'approchant d'un avion de 4^e génération grâce à la révolution technologique qui a favorisé l'implémentation, à partir des années 1990, de nombreux capteurs et armements, opportunément intégrés dans le système de mission.

Hélas, l'évolution technologique énorme, nous l'avons observée dans le passage à la... 5^e génération, au F-35 où, en plus de la furtivité de l'avion, de l'avionique très efficace et des capteurs de dernière génération, le « saut quantique capacitaire » a été rendu possible par la capacité de « fusion de données » des ordinateurs de bord. Un potentiel exprimé par la capacité d'extrapoler par le moyen des différents capteurs à disposition, actifs et passifs, toutes les informations recueillies sur le champ de bataille et de les présenter au pilote, en temps réel. Ou alors, grâce à la capacité de connexion multicentrique de l'avion, il est possible de les distribuer à un nombre illimité d'utilisateurs en réseau, dans « l'espace de bataille ».

Quels changements ont apportés les avions à décollage court ou vertical (STOVL) à la Marine italienne ?

L'avion à aile fixe, donc la capacité de projection du porte-aéronefs, a apporté des changements très importants. Logiquement, l'AV-8B était le seul appareil apte à opérer depuis un porte-avion de petit tonnage comme le navire de la classe *Garibaldi*. Il était notre *flagship* dans cette période historique, lancée en 1985 et, après six ans de transformation, prête à recevoir les deux premiers TAV-8B biplaces. L'expérience acquise avec ses deux premiers avions nous a permis de développer petit à petit, toujours en étroite collaboration avec les alliés américains, une série de techniques d'emploi, mais surtout la capacité de gérer des opérations à bord, soit d'un point de vue de pilotage et des opérations depuis le pont de décollage, soit toutes les manutentions nécessaires, avec le rythme et les rotations nécessaires afin de remplir les tâches journalières 24/7.

En 1994, suite à l'arrivée des avions monoplace AV-8B Plus, nous avons commencé à implémenter et exploiter le potentiel multi-rôle de l'avion, augmenté chaque année par le biais de l'adoption de nouveaux capteurs et d'armements de précision, air-air ou air-sol, donnant à la composante embarquée la possibilité de participer à la surveillance active dans l'espace aérien au-dessus de la flotte, en plus de garantir des véritables capacités de projection et de support aux opérations terrestres – autant d'activités réalisées avec succès dans plusieurs théâtres opérationnels. L'achat des AV-8B garantit non seulement la capacité de défense du porte-aéronef et des unités navales, mais surtout la capacité de projection qui, couplée à la disponibilité opérationnelle du navire



L'AV8B « + » développé par McDonnell Douglas (aujourd'hui Boeing) comporte non seulement des capteurs optiques et de télémétrie dans le nez : celui-ci a été élargi afin d'installer un radar multi-modes APG-65 issus des F/A-18 A/B de l'USMC. Ce radar très performant permet donc à ce petit aéronef d'engager le combat au-delà de l'horizon, avec ses missiles AIM-120 AMRAAM. Toutes les photos © Marine italienne.



porte-aéronefs et des unités navales, permet de rejoindre par la mer les éventuels théâtres d'intérêt ou de crise, concrétisant ainsi la capacité expéditionnaire de la Marine ainsi que du pays.

Vous souvenez-vous de votre passage de pilote voilures tournantes à celui d'appareils à ailes fixes ? Quels souvenirs avez-vous des cours de vol aux Etats-Unis avec les Marines américains ?

J'ai été parmi les premiers chanceux – déjà pilotes d'hélicoptère – à être sélectionné pour démarrer la chaîne de commandement et jeter les fondations du futur *Gruppo Aerei Imbarcati*. J'ai vécu avec grand enthousiasme le retour aux Etats-Unis, peut-être supérieur à l'enthousiasme que j'ai vécu dix ans auparavant, lors de mon cours de pilotage d'hélicoptère. Une période particulièrement intense et riche d'émotions, où je me souviens en plus de la satisfaction de commencer un parcours d'entraînement enthousiaste, la fierté et la responsabilité d'être le commandant d'un groupe d'officiers et de sous-officiers triés sur le volet, protagonistes et architectes de la composante opérationnelle naissante, où nous avions investi de nombreuses années de travail, d'ambitions et d'espoirs non seulement de la Marine, mais du pays tout entier.

J'ai volé avec l'US Navy, par le biais des écoles de vol Meridian dans le Mississippi, jusqu'à l'obtention de la *Carrier Qualification* – une expérience particulièrement enthousiasmante, effectuée à bord de la USS *Lexington* sur avion A-4 (*Skyhawk*). L'émotion du lancement par la catapulte est certainement un souvenir inoubliable, tout comme les autres expériences de vol et de vie partagées avec les Marines, d'abord dans la base d'entraînement de Cherry Point en Caroline du Nord, ensuite dans la base opérationnelle de Yuma, en Arizona, où j'eus la possibilité de voler avec des collègues américains qui avaient une grande expérience opérationnelle sur l'AV-8B.

G. C. D.

Propos recueillis par Oreste Foppiani, du Robert Schuman Centre, European University Institute.

L'AV-8B *Harrier II*, s'il n'est pas supersonique et souffre d'un rayon d'action ainsi que d'une vitesse modestes, par rapport à d'autres appareils, fait valoir ses arguments : un radar tiré des premières générations de F/A-18, ainsi qu'une capacité à emporter de très nombreux types d'armements air-air et air-sol.
Photo © Marine italienne.