

## Histoire Québec

# Italo Balbo et les aviateurs italiens à Longueuil en 1933

Michel Pratt

---

Les défis de l'Atlantique  
Volume 7, numéro 3, février 2002

URI : [id.erudit.org/iderudit/11452ac](http://id.erudit.org/iderudit/11452ac)

[Aller au sommaire du numéro](#)

---

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec and La Fédération Histoire Québec

ISSN 1201-4710 (imprimé)  
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

---

Citer cet article

Pratt, M. (2002). Italo Balbo et les aviateurs italiens à Longueuil en 1933. *Histoire Québec*, 7(3), 8–10.

---

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2002

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]

---



Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. [www.erudit.org](http://www.erudit.org)

# Italo Balbo et les aviateurs italiens à Longueuil en 1933

PAR MICHEL PRATT

**E**n 1933, l'Italien Italo Balbo traverse l'Atlantique de façon spectaculaire.

Italo Balbo (1896-1940) est un personnage connu de l'Italie fasciste. Au moment de son vol, il est ministre de l'Aviation dans le gouvernement de Mussolini depuis 1929.

Balbo n'en est pas à ses premières armes dans le domaine de l'aviation. Il a traversé, en 1930, l'Atlantique en se rendant à Rio de Janeiro, au Brésil.



*Affiche commémorative de la croisière de Balbo entre l'Italie et le Brésil.*

Son second voyage est spectaculaire, plus que la première traversée. Sur le plan de l'aviation, il n'apporte aucune nouveauté. Mais c'est l'équipage de 24 avions (25 au départ) et d'une centaine d'hommes qui fait la différence. L'importance de Balbo au sein du gouvernement, où certains le voyaient comme le dauphin de Mussolini, rend la signification du voyage politiquement plus intéressante. De



*Photographie autographiée d'Italo Balbo.*

plus, Balbo est un personnage très charismatique qui attire les journalistes tant de la radio que des grands quotidiens.

L'aventure de 1932 paraît risquée. La route du nord est beaucoup plus dangereuse que celle du sud. On sait que sur le plan technique les retombées du voyage ne seront pas très grandes. Mais Balbo insiste. Il faut célébrer les dix ans du fascisme. On l'indique d'ailleurs sur l'avion en y apposant un X à la fin du nom de l'avion, un Savoia Marchetti baptisé SM 55-X. Ce sera donc la traversée de la décennie du fascisme. On attend 1933 pour faire le voyage, car Chicago y tient une exposition universelle sur le thème de «*Un siècle de progrès*». Cette exposition souligne, en même temps, l'incorporation centenaire de la ville de Chicago. Cette exposition dure deux ans et attire 48 millions de personnes, malgré la grave crise économique qui sévit.

Le vol de Balbo en est un de marketing. Il faut montrer aux Américains que l'Italie n'est pas celle que les soldats américains ont connue lors de la Première Guerre mondiale. C'est une Italie moderne et puissante. Montréal, Chicago et New York sont toutes des villes qui ont une minorité italienne importante. Le succès est assuré.

Balbo prend deux ans pour préparer ce voyage. Les qualités d'aviateur ne



*Mussolini.*

sont pas suffisantes pour piloter un hydravion; il faut avoir aussi des connaissances minimales de navigation nautique, car l'avion une fois posé sur l'eau devient un véritable bateau. Balbo choisit son équipe parmi les vétérans de la traversée au Brésil, mais aussi chez les jeunes loups, très motivés. L'équipe aura accompli près de 500 heures d'entraînement avant de se lancer dans la traversée de l'Atlantique Nord. Balbo pousse l'entraînement jusqu'à tenter des vols dans des conditions hivernales rigoureuses. Il n'hésite pas à rejeter une trentaine d'aviateurs qui ne respectent pas les normes qu'il a établies.

L'avion, le *SM 55*, un véritable camotaran volant, est un monoplane doté de deux moteurs Isotta Fraschini Asso 11R, développant 750 chevaux-vapeur. L'appareil, dessiné par Alessandro Marchetti, a un rayon d'action de 4 000 km et une vitesse de croisière de 233 km/h. Chaque avion, au départ, dispose de 2 272 litres d'essence.

Départ d'Orbetello, en Italie, le 1<sup>er</sup> juillet 1933, à 4h37. L'équipage vole par groupe de trois avions, en forme de V : il y a huit escadrilles. Chacune des escadrilles vole à 500 mètres de distance. L'appareil de Balbo porte, sous une aile, l'identification *I-Balb*.

Le groupe d'aviateurs traverse les Alpes et, après un vol de sept heures, amerrit à Amsterdam. Un des 25 hydravions, le *I-Dini*, rate son amerrissage et chavire : un des membres de l'équipage se noie. Balbo ordonne de cesser toutes festivités par respect pour l'aviateur décédé. Il rencontre néanmoins l'aviateur allemand Wolfgang von Gronau qui a fait la traversée atlantique l'année précédente, en hydravion.

Le dimanche 2 juillet, c'est donc avec un hydravion en moins que le groupe part d'Amsterdam vers Londonderry, en Irlande du Nord. Il effectue la traversée en cinq heures et demie et amerrit sur le Lough Foyle. Le mauvais temps retarde l'expédition jusqu'au 5 juillet. C'est alors le départ vers Reykjavick en Islande, un voyage de 1 528 km. Le changement de température est plutôt radical. À leur arrivée, le thermomètre ne dépasse guère les cinq degrés Celsius. Les aviateurs ont vu

de la glace se former sur les ailes des hydravions; ils ont traversé également quelques bancs de brume très épaisse.

Toujours à cause des mauvaises conditions climatiques, le groupe est cloué au sol jusqu'au 12 juillet. La prochaine étape est la plus cruciale. La distance est impressionnante : plus de 2 400 km entre Reykjavick et Cartwright, au Groenland. Fidèle à ses habitudes, Balbo fait décoller les hydravions très tôt le matin, vers six heures. La traversée se fait sans incident.

Le matin du 13 juillet, l'équipage s'envole vers Shédiac, dans la baie des Chaleurs, au Nouveau-Brunswick. Encore une fois, la traversée, d'une durée de cinq heures et quarante-cinq minutes, se fait sans problème. Une foule de plus de 30 000 personnes s'est réunie pour accueillir les visiteurs italiens. Le premier ministre du Nouveau-Brunswick, L. P. D. Tilley et le maire de Shédiac, Alphonse Sormandy, accueillent Italo Balbo et ses coéquipiers.

Le 14 juillet, c'est le départ, par groupes de trois, de Shédiac vers Longueuil, à 9h51. Le vol prend cinq heures en volant au-dessus de Canterbury, au Nouveau-Brunswick, et de quelques villages du Maine dont Rockwood, le mont Kineo, Jackman et Moose River. À 12h40, on aperçoit l'escadrille au-dessus du lac Mégantic. Lorsque Balbo arrive à Longueuil, à 13h20,

il est très nerveux. D'autres hydravions et de petits bateaux parsèment les flots du Saint-Laurent. Balbo obtient avec beaucoup de difficultés de faire évacuer les curieux qui rendent l'amerrissage très difficile. Balbo s'en prend même au journaliste à bord de son hydravion qui veut recueillir les premières impressions du pilote. Finalement, l'aviateur peut samarrer au quai de la *Fairchild Aircraft*. À son arrivée sur la jetée, il est accueilli par une haie d'honneur de jeunes filles fascistes. La plage de Longueuil est remplie à capacité, le service d'autobus ayant prolongé le service jusqu'à cet endroit. De nombreux Montréalais ont profité de cette occasion en prenant l'autobus à l'angle des rues Bordeau et Ontario.

Un message du premier ministre L. A. Taschereau, écrit en italien, attend Balbo. En voici la traduction :

*«Je suis heureux de vous souhaiter, ainsi qu'à vos valeureux aviateurs, la bienvenue la plus cordiale dans la province de Québec. Nous avons suivi avec le plus vif intérêt toutes les étapes de votre héroïque envolée. Elle rapproche nos deux pays déjà unis par tant de liens.»*

Italo Balbo lui répond : *«Je vous remercie, ainsi que la population de la province de Québec, du fraternel intérêt que vous portez aux exploits des ailes italiennes.»*



*Arrivée d'Italo Balbo à Longueuil.*

Carte postale Charpentier. Collection Michel Pratt.

Les sirènes hurlent et les cloches sonnent.

Italo Balbo embrasse la jeune Yola Narizzano qui vient lui remettre une gerbe de fleurs et monte dans une Ford qui le mène à l'hôtel Mont-Royal. Une heure plus tard, il signe le livre d'or à l'hôtel de ville de Montréal.

Dans la soirée du 14 juillet, les membres de l'équipage sont reçus dans une salle de bal de l'hôtel Mont-Royal, à Montréal, ornée pour l'occasion des couleurs de l'Italie, le vert, le rouge et le blanc. Une photo bien en évidence du Duce, Mussolini, attire l'attention. De nombreux dignitaires ont accepté l'invitation du consulat italien : le maire de Longueuil, Alexandre Thurber, Alfred Duranleau, le ministre de la Marine du Canada et M. Sherman, le président de la Fairchild Aircraft.

Pendant ce temps, on s'affaire à transporter du matériel dont plus de 16 000 gallons d'essence pour les hydravions. On débarque aussi des milliers de lettres. L'endroit est éclairé grâce aux installations de l'électricien de Longueuil, Edgar Day. Pendant la journée, une barge transportant plus de 2000 gallons d'essence a coulé. On a stocké une partie importante de la marchandise à l'île Verte.

Le 15 juillet, à dix heures, l'armada italienne s'envole pour Chicago. À 17h45, heure locale, elle survole Chicago, *I-Balbo* en tête. Le voyage est bouclé en 48 heures et 47 minutes de vol, sur une distance de 9 766 kilomètres, à une vitesse moyenne de 200 km/h.

La réception est grandiose. Plus de 43 avions de combats américains paradent dans le ciel en formant le mot ITALY. Le prestigieux dirigeable *USS Macon* vole également au-dessus des membres de la *Crociera Atlantica*. Un petit avion de plaisance traîne une banderole sur laquelle est écrit: «Hail Balbo and the Great Sons of Italy». Le navire *Wilmette* tire quelques salves de canon. Le maire de Chicago, Edward Kelly, compare Balbo à un autre Italien, Christophe Colomb. Porté par une foule enthousiaste de plus de 100 000 per-

sonnes, le maire baptise une avenue du nom de *Balbo*. Balbo et les membres de l'équipe italienne visitent l'Exposition universelle du *Siècle du progrès*. Puis ce sont réunions, réceptions, visites et entrevues. Balbo est même honoré par les Sioux qui lui donnent le nom de *Flying Eagle*.



*Balbo.*

Lui-même journaliste de formation et propriétaire d'un journal, Balbo fait preuve d'un sens d'organisation remarquable et d'un grand charisme auprès des médias.

Le 19 juillet, c'est le départ pour New York à 6h42. Balbo survole Cleveland, Buffalo, Albany, Newark puis finalement il amerrit près de l'aérogare Floyd D. Bennett, à Glenn Falls, New York. New York reçoit Balbo comme seule New York en est capable. Défilé grandiose, nombreuses décorations, pluie de confettis, tout y est. Près de deux millions de personnes sont entassées sur Broadway pour voir le général Balbo, de blanc vêtu, défilé en décapotable. Balbo réussit à rassembler la communauté italienne de New York au Madison Square Garden. Au moins 60 000 personnes assistent à la cérémonie.

Italo Balbo rencontre, le 20 juillet, le nouveau président des États-Unis, Franklin Delano Roosevelt, à Washington. La rencontre est cordiale : Balbo mange à la Maison-Blanche en compagnie du président des États-Unis. Accompagné de ses officiers, il rentre à New York en train. Cela conclut la visite officielle de Balbo aux États-Unis.

Le 25 juillet, à neuf heures, l'armada entreprend le retour en Italie et se pose de nouveau à Shédiac, au Nouveau-Brunswick. Les aviateurs italiens dorment dans des voitures-lits du Canadien National. Le lendemain, ils s'envolent pour Shoal Harbor, à Terre-Neuve, un vol d'une durée de cinq heures.

De très mauvaises conditions météorologiques forcent les aviateurs à rester à Shoal Harbor jusqu'au matin du 8 août, à 2h45, alors que l'équipage s'envole vers les Açores.

Le 9 août, l'équipage de 111 hommes arrive aux Açores après une traversée sans problème. Malheureusement, au départ vers Lisbonne, un hydravion chavire, entraînant la mort d'Enrico Squaglia, un équipier de l'*I-Rani*. En arrivant à Lisbonne, Balbo apprend la nouvelle et annule toutes les cérémonies protocolaires.

Le 12 août, Balbo entreprend la dernière étape qui doit le mener en Italie. Il arrive à l'embouchure du Tibre vers 17 heures 30. À son arrivée, il est accueilli par Mussolini qui l'embrasse avec effusion. Le lendemain, c'est la consécration lorsqu'il prend part à un défilé sous l'arc de Constantin. L'équipage a franchi plus de 19 800 km.

Mussolini récupère l'événement : autant, sinon plus d'affiches, lui en attribuent la gloire. Néanmoins, Italo Balbo passe à l'histoire de l'Italie fasciste comme un personnage de premier plan de renommée internationale.

Plus tard, Balbo est nommé gouverneur de la Libye puis son avion est abattu, en 1940, apparemment par erreur, par les forces italiennes de Libye, près de Tobruk. ■