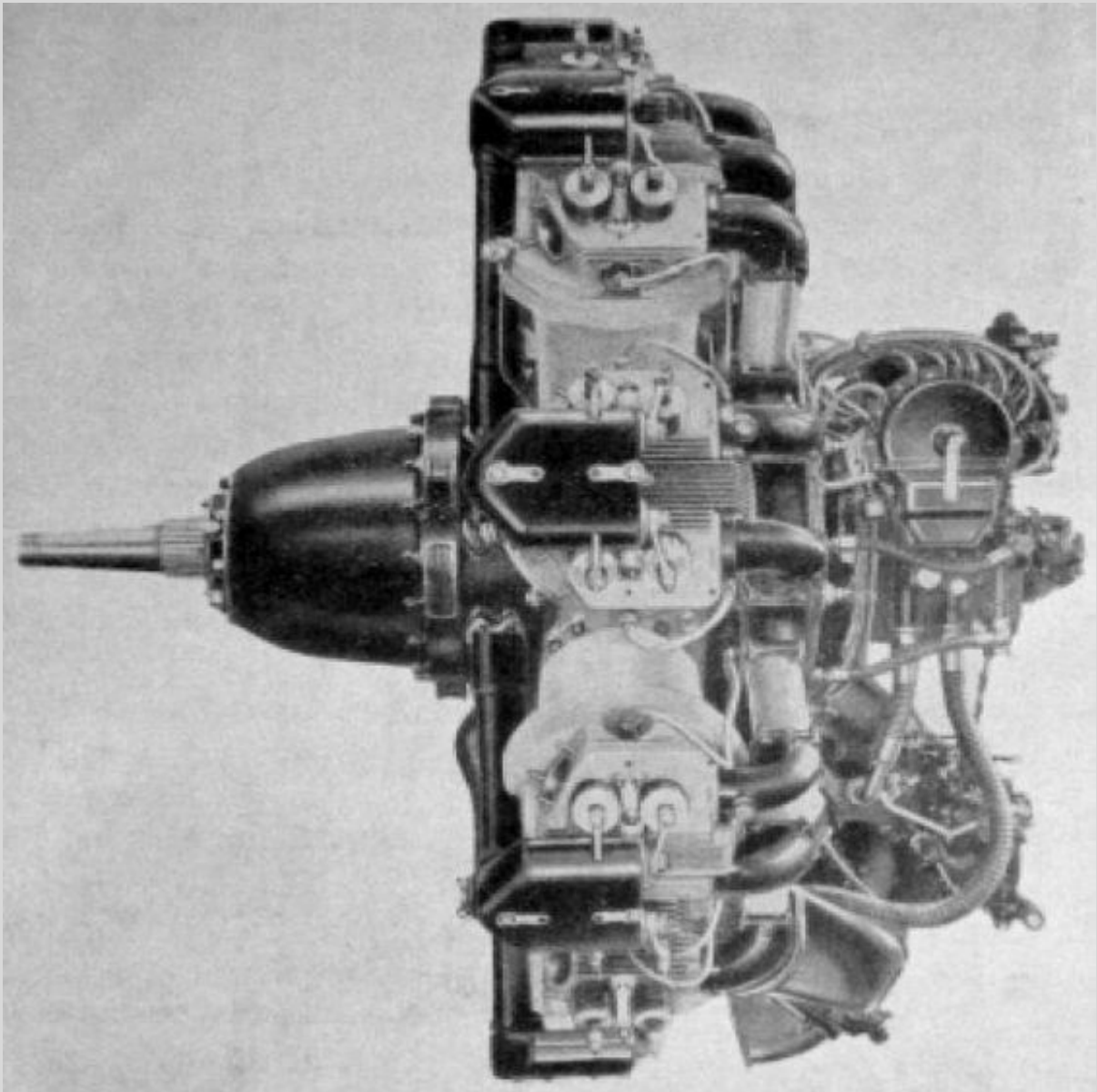


**Nom de l'avion : Savoia-Marchetti SM.79-I Sparviero**

Type d'avion : Bombardier-torpilleur moyen trimoteur de 4/5 hommes d'équipage

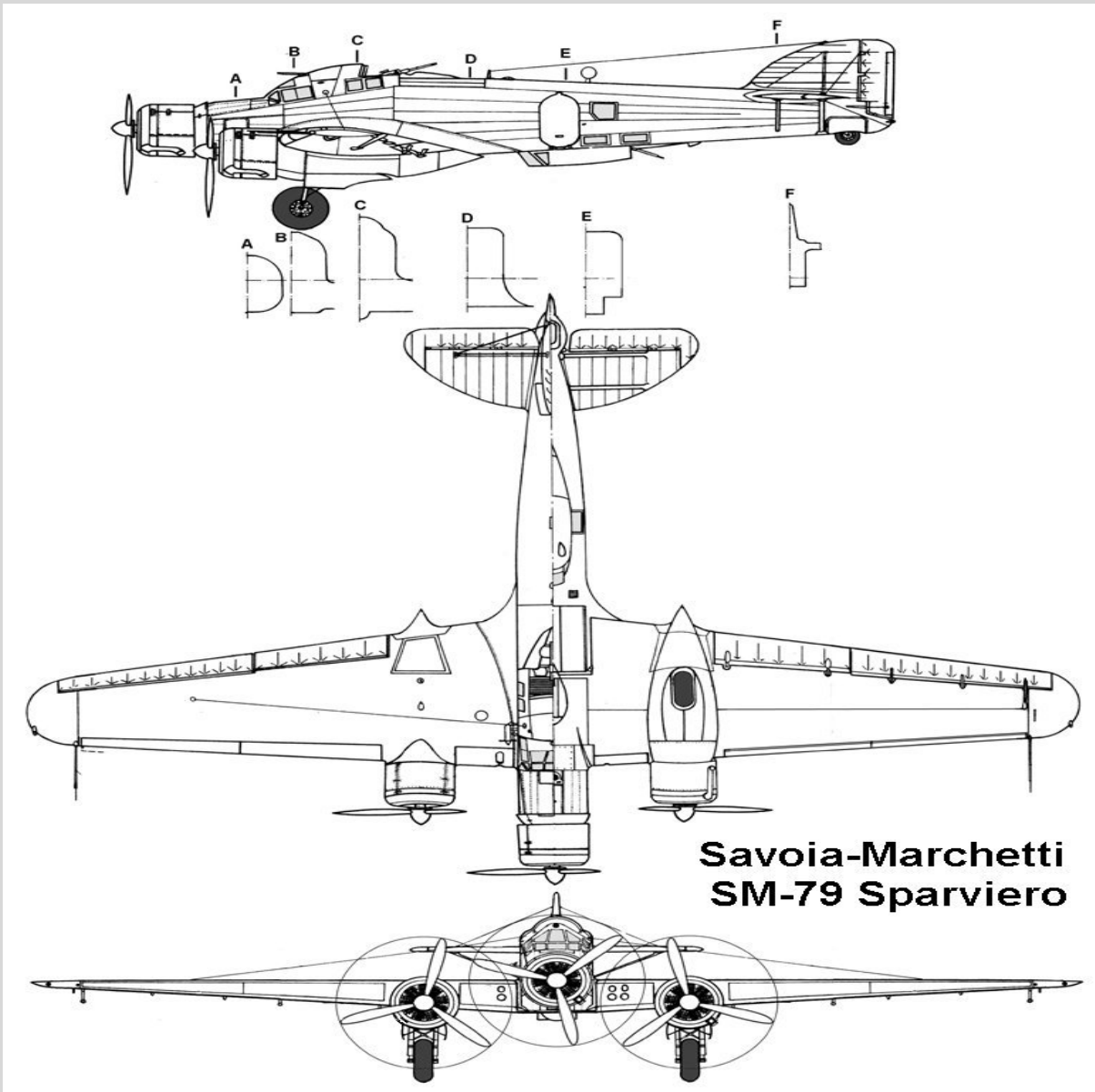
## **MOTORISATION**

**Alfa-roméo 126 RC-34**



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



**Savoia-Marchetti  
SM-79 Sparviero**

## **ARMEMENT**

3 mitrailleuses fixes Breda-SAFAT de 12,7 mm  
1 mitrailleuse Breda-SAFAT de 7,7 mm en sabord  
5 bombes de 250 kg ou 1 torpille de 45 cm



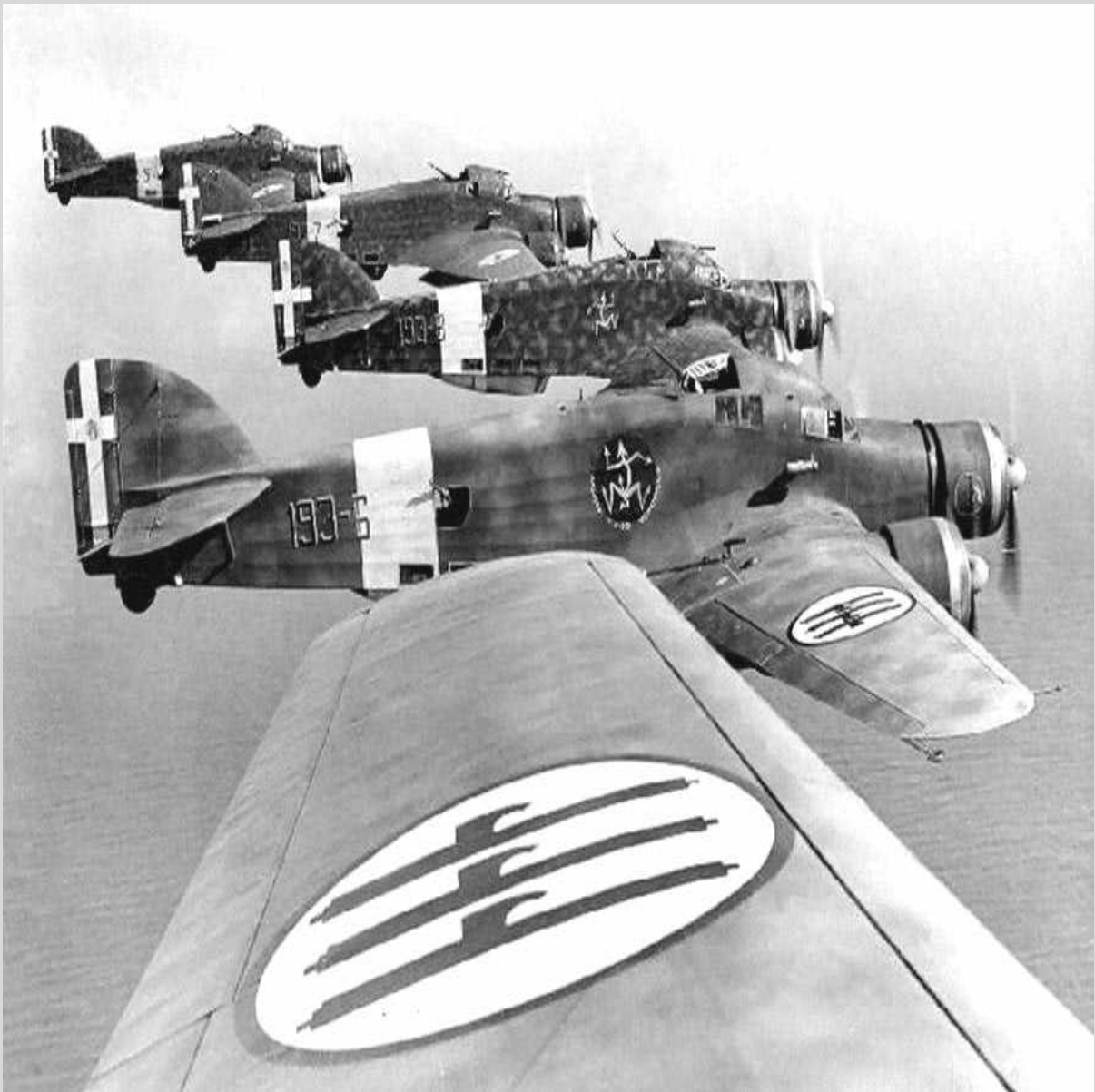
## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 430 km/h à 3900 m - 435 km/h

Temps montée= 4000 m en 13' 15"

Plafond pratique= norm: 6300 - 6500 m abs.: 7000 m

Rayon action= moyen: 1900-2000 km - 3300 km à 340 km/h

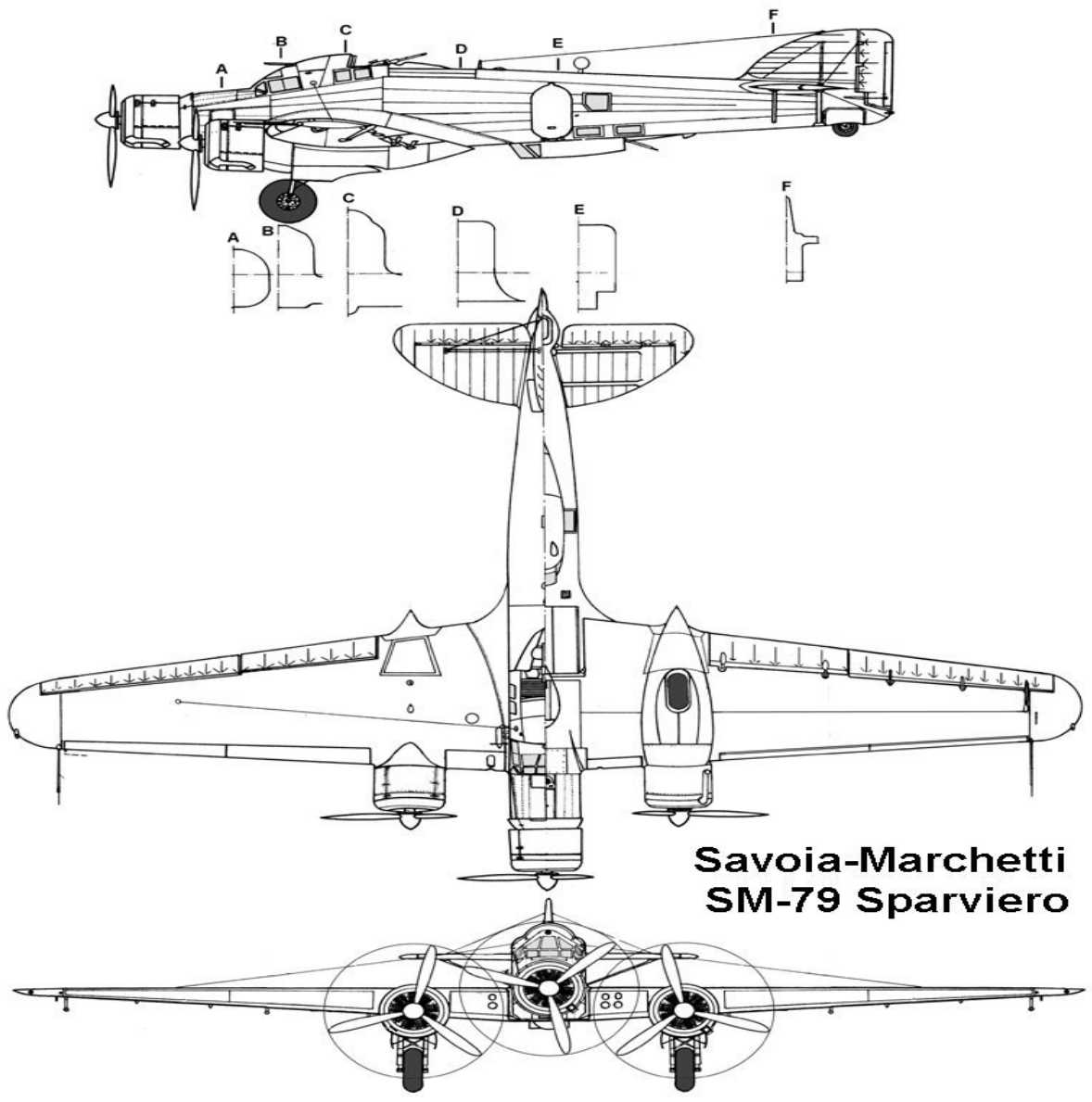


## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
21,20 m	16,20 m	4,10 m	61,70 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
6950 kg	7600 kg	1300 kg



**Savoia-Marchetti  
SM-79 Sparviero**



## HISTOIRE

Après la Première Guerre Mondiale, à laquelle elle avait participé dans le camp allié, l'Italie chercha à devenir une grande puissance européenne. Pour cela, elle s'attacha à accroître sa puissance en mer Méditerranée et à constituer une puissance force militaire. Un des volets de sa politique fut le renforcement de ses forces aériennes, en s'appuyant sur les constructeurs italiens et le talent de leurs ingénieurs. En 1934, la firme Savoia-Marchetti avait produit un appareil de transport commercial, baptisé Savoia-Marchetti SM.73. A partir de ce modèle, elle extrapola un prototype également destiné au transport de passagers, mais pourvu de hautes performances. Le futur appareil devait notamment briller lors des grandes courses aériennes qui étaient organisées alors, des événements très prisés par les autorités italiennes car mettant en lumière la technologie et les créations du peuple italien. Le désormais baptisé Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero effectua son premier vol au début du mois d'octobre 1934. Il révéla rapidement un immense potentiel. Les essais furent très prometteurs: en juin 1935, le prototype du Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero relia Milan à Rome en une heure et dix minutes, à la vitesse moyenne de 410 km/h. Après avoir battu plusieurs records de vitesse, l'avion fut engagé sur un vol particulier, entre Rome et Massoua (alors en Somalie italienne, actuel Erythrée), le 2 août 1935. Il relia les deux cités en un peu plus de douze heures, avec un unique ravitaillement au Caire. Ces vols publicitaires se poursuivirent par la suite (trois Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero civils s'adjugèrent ainsi les trois premières places lors d'une course reliant Istres à Paris, en passant par Damas, en 1937). Le processus d'essais n'ayant révélé aucun défaut ou vice notable, le gouvernement italien autorisa la mise en production du Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero. La production démarra en octobre 1936, les premiers appareils de série entrant en service dans la foulée, juste au moment où débutait un grave conflit en Espagne. Le Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero fut officiellement baptisé Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero (épervier). Le Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero ressemblait encore par bien des aspects à un appareil de transport aérien civil. Son fuselage était un assemblage de tubes d'acier, recouverts de plaques de métal et de contreplaqué. Sa voilure, implantée en position basse, était construite en bois, avec un intérieur mixte bois-contreplaqué. L'unique dérive arrière avait une forme très particulière, presque en "d", avec deux stabilisateurs horizontaux. Le cockpit situé à l'avant était surmonté d'une protubérance métallique, qui conduisit les équipages italiens à donner au Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero, le surnom de Gobbo (bossu). Juste à l'arrière du cockpit, un poste de tir octroyant une bonne visibilité était aménagée. Le train d'atterrissage principal était entièrement rétractable grâce à un système hydraulique. La roulette de queue à l'arrière s'encastrait quant à elle partiellement dans un carénage, sous la dérive. Pour propulser leur bombardier, les ingénieurs de Savoia-Marchetti décidèrent d'implanter non pas deux, mais trois moteurs, comme ils devaient aussi le faire sur le Savoia-Marchetti SM.81 de bombardement et de transport. Ce choix était la conséquence d'un manque de moteurs puissants en Italie. Il devait aussi se révéler utile durant les opérations dans le désert ou en mer, où la perte d'un moteur ou deux aurait pu avoir des conséquences fatales pour un bimoteur. Deux de ses moteurs se situaient sous la voilure, le troisième étant installé devant le cockpit. La motorisation évolua au fur et à mesure: le prototype avait reçu des Piaggio P. IX RC. 40, d'une puissance unitaire de 590 ch. Les Savoia-Marchetti SM.79-I furent quant à eux pourvus d'Alfa Romeo 125 RC. 35 (ou des 126 RC. 34 équivalents), de 780 ch chacun. Les versions destinées aux missions de torpillage et certains appareils vendus à l'exportation disposaient de Piaggio P. XI, de 1 000 ch. D'autres moteurs furent utilisés, notamment le Junkers Ju 211 DA allemand (1200 ch) ou le Fiat A. 80. De manière générale, les Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero avaient d'excellentes performances. Ils atteignaient les 430 km/h en vitesse de pointe, ce qui les mettait virtuellement à l'abri de nombre de chasseurs de

l'époque . Leur vitesse ascensionnelle était bonne, et leur endurance élevée . A vide, elle atteignait presque les 2 000 kilomètres . En configuration de combat, elle suffisait amplement pour la Méditerranée . Très maniable pour sa taille, le Savoia-Marchetti SM . 79-I Sparviero avait une structure très robuste . Certaines parties du fuselage (notamment le cockpit) étaient blindées . Le moteur placé à l'avant offrait paradoxalement une protection supplémentaire au pilote . Les équipages apprécèrent également la flottabilité relative du Savoia-Marchetti SM . 79 Sparviero, grâce à sa voilure en bois, qui leur permettait souvent d'évacuer leur appareil en cas d'amerrissage . L'armement embarqué était respectable . La protubérance au-dessus du cockpit abritait deux mitrailleuses Breda-SAFAT de calibre 12,7 mm, l'une pointée vers l'avant, l'autre vers l'arrière . Une troisième mitrailleuse du même type était montée dans une gondole ventrale . Une quatrième mitrailleuse (pouvant être complétée par une cinquième), de calibre 7,62 mm, assurait la défense des flancs du fuselage. Une soute à bombes pouvait emporter deux bombes de 500 kg, cinq bombes de 250 kg ou des bombes plus petites (100, 50 kg ou moins). A partir de 1936, des essais furent menés pour transformer le Sparviero en bombardier torpilleur. On l'arma d'une torpille de 450 mm fixée à un pylône décentré placé sous le fuselage. En 1938, des essais menés avec deux torpilles Whitehead (d'environ 900 kg, d'une portée théorique d'environ 3 000 mètres, lâchée le plus souvent à 1000 mètres, à une vitesse maximale de 300 km/h, et à une altitude comprise entre 40 et 120 m) aboutirent à l'adoption du Savoia-Marchetti SM.79-II Sparviero comme bombardier torpilleur standard. La Guerre d'Espagne constitua le début de la carrière militaire du Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero. Le second prototype fut hâtivement modifié et engagé avec plusieurs autres appareils au sein d'un Stormo de bombardement tactique, en appui des forces nationalistes. Une centaine de SM.79 participèrent au conflit, avec des pertes minimales. Le retour d'expérience sera précieux et permettra le développement du SM.79-II. En juin 1940, à l'entrée en guerre de l'Italie, quatorze Stormi (environ 400 appareils opérationnels) étaient équipés du Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero, basés en Sicile, Sardaigne et Libye. Ils furent très vite engagés dans des missions d'attaque anti-navires: ainsi, les 13 et 14 juin 1940, 19 Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero des 9<sup>e</sup> et 46<sup>e</sup> Stormi attaquent les bâtiments français au large des côtes méditerranéennes. Les premières attaques à la torpille furent menées à partir d'août 1940. Les marins britanniques apprirent vite à se méfier comme de la peste des Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero évoluant au ras des eaux. Les pilotes italiens acquirent une réelle compétence dans les attaques à la torpille contre les navires alliés, aussi bien de commerce que de guerre. Lors de l'attaque de la Grèce, les Sparviero du 92<sup>e</sup> Gruppo et de la 281<sup>e</sup> Squadriglia attaquèrent les navires alliés en Mer Egée. Puis, la plupart des appareils furent envoyés en Libye, pour harceler les convois et les forces navales britanniques, ainsi que la base navale de Malte. Dans ce rôle, les Sparviero se montreront redoutables et redoutés, glanant de nombreux succès. Ils coulèrent notamment les destroyers britanniques Husky, Jaguar, Legion et Southwall. Le cuirassé Malaya, les porte-avions Indomitable et Victorious furent avariés par des torpilles tirées par des Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero. Ils prirent enfin une large part des assauts lancés contre le convoi Pedestal. Progressivement, les pertes en Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero augmentèrent. L'arrivée croissante de chasseurs alliés plus performants, l'installation de radars sur les navires alliés et le renforcement de la DCA embarquée réduisirent le nombre d'appareils disponibles. Ainsi, les Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero ne purent jouer un rôle offensif durant les opérations en Sicile, en 1943. De plus, l'industrie italienne s'avéra incapable de supporter les effets des bombardements alliés, de compenser les pertes et de produire de nouveaux modèles. Le Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero devait ainsi rester en service jusqu'à la fin du conflit, faute de remplaçant valable. Au moment de la capitulation italienne en septembre 1943, la soixantaine d'appareils survivants furent partagés entre les Alliés et l'Axe. La Luftwaffe en récupéra quelques-uns qu'elle mit en ligne dans des missions de transport, tandis que la

République sociale italienne de Mussolini les engagea dans leurs missions d'origine. Un raid particulièrement audacieux contre Gibraltar, mené depuis Istres en juin 1944, fut couronné de succès et entraîna la perte de plusieurs navires alliés. Cependant, beaucoup d'autres furent repoussés par la chasse alliée, à Anzio ou au large de la Sicile. Les derniers exemplaires disponibles servirent après la guerre d'appareils de transport puis de remorqueurs de cibles .

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/italie.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/italie/sm\\_79\\_1.htm](http://orange.fr/italie/sm_79_1.htm)

