

La Légion Condor 1936-1939

Les aviateurs de Hitler pour Franco

Dès juillet 1936, l'Allemagne nazie intervient dans la guerre civile espagnole, qui constitue un terrain d'expérimentation hors pair. Les aviateurs de la Légion Condor y jouent un rôle déterminant.

Le début des années 30 du XX^e siècle avait été mouvementé en Espagne : élections municipales à gauche en avril 1931, départ du roi Alphonse XIII et proclamation de la République, réformes profondes et tentative de coup d'État militaire, velléités autonomistes et enfin en février 1936 victoire électorale de la gauche unie dans le *Frente Popular*. Un président de la République de gauche, Manuel Azana, est élu le 10 mai. Les 17 et 18 juillet des généraux (José Sanjurjo et Francisco Franco) lancent un coup d'État au Maroc espagnol. Ils y disposent de troupes bien entraînées, surtout composées de soldats marocains qu'il faudra transférer sur le continent pour y prendre le pouvoir. Franco était gouverneur des Canaries, où vivait une notable colonie allemande. Celle-ci, bien que géographiquement éloignée de son pays (mais les militaires allemands et espagnols ont des contacts fréquents) en suit de près l'évolution et est, au moins pour une grande partie, favorable à la politique hitlérienne. De même au Maroc, à Tétouan où Franco rejoint Sanjurjo, l'« Organisation à l'étranger » nazie NSDAP-AO⁽¹⁾ est active. La gauche fait peur. On est tout prêt à aider les putschistes, et le moyen en est aussitôt évident : faire passer en Espagne les troupes du Maroc.

Deux commerçants allemands de Tétouan persuadent un pilote de la Lufthansa de les conduire en Allemagne et, grâce à l'intercession de Rudolf Hess, ils parviennent à rencontrer Hitler à Bayreuth dans la nuit du 25 au 26 juillet 1936. Ils le convainquent de l'urgence et de l'importance de voir réussir le putsch et, le jour même, avec l'accord de Goering et du ministre de la Guerre Blomberg, l'opération est lancée. Des avions gros porteurs, des trimoteurs Junkers 52, feront traverser la Méditerranée aux troupes de Franco (Sanjurjo, lui, est tué dans un accident d'avion). C'est le début de l'intervention nazie dans la guerre civile espagnole, décidée par Hitler « pour soutenir un peuple humainement en très grande détresse et le sauver du bolchevisme ».

Quels intérêts réels poussent Hitler à soutenir le putsch militaire en Espagne ? Ils sont divers. Sur le plan de la politique internationale, d'abord, l'Allemagne nazie a au sud un voisin qui lui convient, l'Italie fasciste. Mais à l'ouest, les voisins ont en partie été des ennemis durant la Première Guerre mondiale. L'apparition d'un régime

autoritaire à la frontière sud de l'« ennemi héréditaire » français est une éventualité positive. Par ailleurs l'Espagne possède des gisements de minerais indispensables à l'industrie allemande nouvelle, du fer, du soufre, du mercure, du tungstène, et tout est bon pour s'en garantir l'accès. Enfin Hitler veut, le plus vite possible, engager la conquête de territoires par la guerre, et il doit pour cela disposer d'une armée entraînée et de moyens techniques performants, en particulier en matière d'aviation. Clandestinement, il fait travailler des industriels sur des armes modernes, chars d'assaut ou avions. Des accords tout aussi secrets ont ouvert en Union Soviétique, déjà sous la République de Weimar, un centre de formation pour des pilotes d'avions, à Lipetzsk. Un terrain de manœuvres pour chars existe aussi à Kazan, une école pour la guerre des gaz à Saratov, ainsi qu'un aérodrome à Voronej. Les hommes et les matériels doivent être mis à l'épreuve. L'Espagne en sera le lieu idéal.

Quand le matériel allemand « déçoit »

Moins d'une semaine après la décision de Hitler, le premier contingent de pilotes allemands s'embarque à Hambourg en direction de Cadix : 25 officiers et 66 sous-officiers, soldats et techniciens accompagnent seize avions, dix trimoteurs Junkers 52 et six chasseurs biplans Heinkel 51. Les avions, démontés, sont dans la cale du vapeur *Usaramo* de la ligne Woermann. Sitôt à Cadix, les équipes techniques remontent les appareils. Aux dix Ju 52 s'ajoutent bientôt neuf autres, fournis par la Lufthansa, et leurs rotations entre le Maroc et l'Espagne, ainsi que celles de quelques avions italiens et espagnols, transporteront jusqu'au mois d'octobre quelque 13 000 hommes et 270 tonnes de matériel militaire. Le commandant von Scheele, chef du contingent nazi, répartit ses trimoteurs en un groupe de transport et un groupe de bombardement. Celui-ci sera

piloté par des Espagnols : les Allemands ont interdiction de participer aux opérations militaires. Mais cela ne durera pas. Déjà quelques jours après le début des vols, les Allemands bombardent un croiseur de la Marine espagnole dont l'équipage s'était permis de les contrer.

Pour les chasseurs, les six He 51, il en ira de même. Les quatre premiers appareils, pilotés par des Espagnols, sont détruits, accidentellement ou par des tirs. Les pilotes allemands se réservent les deux derniers et se lancent alors dans la lutte. Dès le 28 août 1936 les Allemands sont autorisés à prendre part aux combats. En l'espace de deux mois, les troupes allemandes d'intervention dans la guerre civile espagnole se renforcent et se diversifient. Fin octobre, 24 Ju 52, modifiés pour servir de bombardiers, et 30 avions de chasse ont des bases permanentes.

Entre-temps, les Italiens ne sont pas restés inactifs. D'importantes troupes terrestres (à la fin de la guerre civile, on estimera leur nombre autour de 80 000 hommes) et une « *Aviazione Legionaria Italiana* » (qui atteindra de son côté quelque 6 000 membres), sont sur place et contribuent aux combats. Alliés de fait, mais en pratique rivaux dans l'efficacité de leur aide aux putschistes espagnols, Allemands et Italiens comparent leurs qualités et leurs efforts respectifs. Premier choc pour les aviateurs de Hitler : les avions italiens, qu'il s'agisse des chasseurs biplans Fiat CR32 ou des bombardiers Fiat BR20, sont supérieurs aux appareils allemands. Leur vitesse dépasse celle des Heinkel ou des Junkers, et la maniabilité des chasseurs est sans comparaison. De plus, le gel durant l'hiver va vite le montrer, les avions italiens sont mieux adaptés au climat. Surcroît d'agacement : les Italiens sont officiellement présents dans le conflit, alors que les Allemands interviennent clandestinement, et que leurs succès éventuels doivent rester cachés.

En novembre 1936, ce sont les premiers Soviétiques qui font leur apparition.

Ils peuvent rapidement lancer dans la bataille au service des Républicains quatre escadrilles de chasse et trois de bombardement. Leur apparition produit un effet psychologique énorme dans les rangs des Républicains et de la population en général. En particulier les chasseurs impressionnent tout le monde : les appareils (Polikarpov I 15, appelés *Mouette* par les Russes, et *Chatos* en Espagne pour leur « nez plat ») sont plus rapides que les Heinkel allemands, et les pilotes font preuve d'une dextérité et d'une audace remarquées. Nouvelle vexation pour les aviateurs de l'unité allemande qui porte dorénavant le nom, choisi par Goering personnellement, de *Legion Condor*. À ce stade, cette unité « clandestine » compte environ 5 000 hommes, 1 500 véhicules, 119 avions. Entre décembre 1936 et mars 1937 les aviateurs allemands totaliseront entre 1 000 et 1 200 interventions. Mais il faut en convenir, les avions des « autres » sont meilleurs.

Bientôt s'ajoutera une vexation supplémentaire, non pas pour les aviateurs, mais cette fois pour les troupes blindées. Les Allemands ont envoyé en Espagne un groupe de chars, avec pour mission d'attendre des instructions tout en formant des militaires espagnols à leur emploi. Interdits de combats, comme les aviateurs, comme ceux-ci ils entrent bientôt dans la lutte. Encore une mauvaise surprise : les chars allemands sont inférieurs au T 26 soviétique ! Reste à constater que les trimoteurs Junkers 52 sont trop lents (260 km/h) pour échapper aux tirs de la DCA républicaine.

Guernica, symbole d'une guerre féroce

En mars 1937, les franquistes et les Italiens se lancent dans une attaque en direction de Madrid. Aux alentours de Guadalajara, les troupes et l'aviation républicaines contre-attaquent et écrasent les troupes italiennes. Ce sera, pour les Allemands, une sorte de revanche à peine dissimulée, et la confirmation que leur allié fasciste est bien le médiocre soldat qu'ils croyaient. C'est vers cette période que Condor recevra enfin des appareils dignes des adversaires ou alliés déjà présents. Ce sera en particulier la première version, encore imparfaite, du chasseur qui deviendra célèbre durant la Seconde Guerre mondiale, le Messerschmitt 109. Un peu plus tard, à l'été 1937, apparaîtra un bombardier conçu comme tel, et non pas un transporteur un peu pataud comme le Ju 52. C'est le Heinkel 111, un bimoteur volant à 435 km/h, lourdement armé. Dès lors, les nationalistes de Franco vont avoir de façon presque totale la maîtrise des airs grâce surtout à la Légion Condor. ●●●

Un nouveau rôle pour le pilote de chasse

Durant cette guerre civile, on verra la fin presque totale de la lutte entre aviateurs virtuoses. Ils maîtrisaient à la force des muscles leurs machines de bois et de toile, haubanées comme depuis des décennies, virevoltant autour de leurs ennemis pour trouver un angle de tir, le visage cinglé par l'air extérieur dans leur habitacle à ciel ouvert. Ils vont maintenant piloter des machines trop rapides pour ces acrobaties dangereuses. Dès lors il faut surprendre l'adversaire, être le plus vif et attentif, tirer et se mettre aussitôt hors de portée. Le pilote de chasse est contraint à changer de rôle. Il va lui falloir dorénavant soit attaquer des positions ennemies au sol, tirer directement sur des cibles humaines, militaires ou civiles, ou les bombarder de près, à vue. Il lui restera la tâche indispensable de protéger des bombardiers contre d'éventuels chasseurs ennemis. On passe à un stade des conflits où la qualité technique des matériels et l'imagination tactique sont de loin plus importantes que l'action humaine. J.-L.B.

●●● Par surcroît, les Soviétiques commencent à remplacer leurs brillants pilotes par de jeunes recrues espagnoles, formées en URSS, et qui n'ont pas la virtuosité de leurs modèles⁽²⁾. En matière d'aviation, c'est dorénavant Franco qui va dominer grâce aux Italiens et à la Légion Condor. L'aide des pays occidentaux en matière d'aviation a, quant à elle, toujours été insuffisante, et clandestine en raison de la « non intervention ».

Les bombardiers de la Légion Condor, les lourds et lents trimoteurs Junkers 52, malgré leur silhouette pataude et leur aspect de tôle ondulée, restent redoutables. Il n'est pas un habitant des villes ou villages de l'Espagne encore républicaine qui n'ait tremblé au son de leurs moteurs, et cherché un abri immédiat, trop rare. C'est que dans cette guerre civile, l'ennemi, en tout cas pour les troupes de Franco, n'est que rarement en uniforme. Chaque civil des zones non soumises est hostile par définition. C'est ainsi que des dizaines de milliers de civils vont trouver la mort durant les bombardements de ces années de guerre féroce, dont le symbole reste la ville basque de Guernica.

On sait quel impact ce bombardement eut immédiatement sur l'opinion mondiale. Une petite ville de 7 000 habitants, sorte de ville sainte, et ancienne capitale de la Biscaye, en elle-même totalement dépourvue d'intérêt militaire, fut attaquée le 26 avril 1937 par des vagues successives de bombardiers allemands. Une pluie de bombes incendiaires fut suivie d'un tapis de bombes explosives de 250 kg, 31 tonnes au total, qui détruisirent totalement les trois-quarts de la ville. On n'a jamais su le nombre exact des victimes, chiffré à l'époque par le gouvernement basque à 1 654 morts et près de 900 blessés. Militairement inutile sur le plan de la guerre civile, ce bombardement entraînait dans le cadre des « recherches » en matière militaire qui étaient une des raisons d'être de la participation nazie à cette guerre civile.

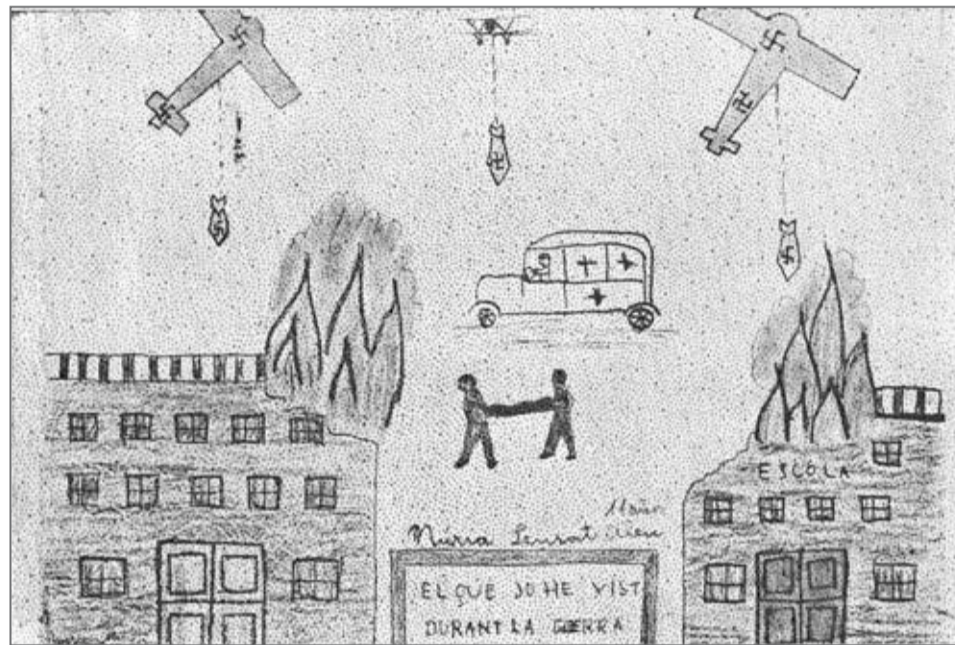
Les leçons militaires du conflit

Nous n'allons pas suivre les équipages de la Légion Condor tout au long de la guerre, dont l'évolution entre 1936 et 1939 est connue de tous. L'aviation allemande a largement contribué à la victoire franquiste, soutenant les putschistes dans leur avancée vers le nord et le Pays basque, dans les mouvements successifs qui mettront le pays à feu et à sang, jusqu'aux dernières offensives, à la prise de Barcelone en janvier 1939 après 80 bombardements et plus de 7 000 tonnes de bombes, et la chute de Madrid fin mars de la même année. À ce moment, pour les membres de la Légion Condor cessait enfin la clandestinité de leur engagement, et ils pouvaient à la fin de mai s'embarquer pour Hambourg, accueillis comme des héros et fêtés comme tels, symboles d'une armée nazie victorieuse. La suite montrerait quelle voie ils avaient ouverte.

Un point mérite par contre d'être regardé de plus près, celui des leçons militaires dont on sait qu'elles ont pu être tirées de

la guerre d'Espagne par les spécialistes de la Wehrmacht ou de la Luftwaffe. Un premier point nous est déjà apparu, avec la comparaison que les aviateurs de la Légion Condor ont pu effectuer entre leurs propres avions et ceux des autres participants étrangers aux combats, italiens et soviétiques. L'industrie aéronautique militaire nazie a vite profité de ces modèles et a poursuivi par la suite des efforts qui ont permis à la Luftwaffe de demeurer au moins égale en

dissimulés dans des régions montagneuses, avec des substances d'effet comparable au napalm employé par les Américains depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. D'autres études ont été effectuées par les spécialistes de la Légion Condor pour améliorer les moyens de destruction à leur disposition. Il s'agissait de rendre les bombardements dans les agglomérations plus « efficaces », et avec des moyens mieux adaptés. Les techniciens allemands se lancèrent



LES VILLES ET VILLAGES DE L'ESPAGNE ENCORE RÉPUBLICAINE ONT ÉTÉ LA PROIE DES BOMBARDIERS DE LA LÉGION CONDOR. CE DESSIN D'UN ENFANT DE 11 ANS, RÉALISÉ À BARCELONE EN 1938, FAIT PARTIE D'UNE COLLECTION DE DESSINS RECUEILLIS PAR ALFRED ET FRANÇOISE BRAUNER DURANT LA GUERRE CIVILE. ILS L'ONT PUBLIÉE EN 1976 SOUS LE TITRE *DESSINS D'ENFANTS DE LA GUERRE D'ESPAGNE*.

qualité à ses ennemis. Sur le plan organisationnel, de plus, les structures définies en Espagne ont été appliquées jusqu'à la fin de la Seconde guerre mondiale. Mais les leçons ont été aussi tactiques. Ainsi, pour mieux terroriser les victimes de bombardements, les avions effectuent un second passage au-dessus des cibles, pour ajouter à la panique. Une variante était le bombardement par une chaîne d'avions, se succédant à des intervalles rapprochés.

Des méthodes employées en grand durant la Seconde Guerre mondiale ont aussi été testées en Espagne, comme la succession du lancement de bombes explosives, de bombes à fragmentation et de bombes incendiaires, ou les bombardements coordonnés à partir d'altitudes (par exemple entre 3 et 6 000 m) ou de directions différentes. Les aviateurs allemands ont aussi apparemment beaucoup appris de leurs collègues italiens, dont ils ont utilisé les diverses bombes, de 50, 100 ou 250 kg, de façon systématique, cherchant à déterminer ce qui faisait leur « qualité ». Passons sur l'emploi des « bombardiers en piqué », les *Stukas*⁽³⁾ dont ce fut le baptême du feu. Le désir d'expérimenter des techniques nouvelles sur des ponts ou des barrages par exemple dut même parfois être freiné par les franquistes. Les aviateurs de la Marine firent aussi leurs expériences. Ils coulèrent un total de 60 navires représentant 156 680 tonnes.

L'Espagne présentait un terrain d'expérimentation hors pair. On a ainsi signalé des essais, pour déloger des adversaires

dans une étude approfondie des méthodes de construction de maisons et immeubles en Espagne. Conclusion : des bombes explosives légères devaient suffire à détruire les constructions, dans l'ensemble peu résistantes. De même l'emploi de bombes incendiaires semblait inutile, au moins en Andalousie, car les intérieurs présentaient peu de meubles et peu de tentures ou draperies inflammables, de sorte que les incendies seraient facilement éteints ! Ce type d'études fut poursuivi pour l'offensive en direction du nord. Des bombardements expérimentaux eurent lieu dans ces régions. En effet la construction des immeubles y ressemblait fortement « à celle des petites villes des voisins occidentaux » de l'Allemagne. On voit quelles perspectives s'ouvraient ! Et pour garantir la formation des troupes, le roulement des effectifs permettait d'étendre l'apprentissage.

L'Allemagne présente la facture à l'Espagne

Revenons un instant sur les visées nazies concernant les minerais présents en Espagne, dont nous avons déjà parlé. Cette arrière-pensée était si présente chez les responsables nazis qu'ils n'hésitèrent pas, le cas échéant, à influencer les chefs franquistes dans le choix de leurs décisions stratégiques. Au printemps 1937, le chef de la Légion Condor insista auprès des franquistes pour qu'ils se décident enfin à attaquer les républicains dans le nord. Il voulait s'assurer du fer, de l'étain, du tungstène, abondants au

Pays basque et en Galice⁽⁴⁾. En avril 1938, au contraire, c'est une offensive en direction du sud-ouest que les Allemands souhaitent voir mener. C'est pour s'emparer des gisements de mercure d'Almadén. À chaque stade de la guerre civile on retrouvera ces préoccupations. Et, la guerre civile terminée, des discussions se poursuivront des années durant : déjà la délégation nazie qui vint à Madrid en juin 1939 pour présenter la facture de son « aide fraternelle » à un pays exsangue, eut son succès mérité. Elle réclamait plus de 546 millions de marks, dont plus de 422 millions pour la seule Légion Condor.

Un mot peut-être encore au sujet des hommes qui constituèrent cette Légion Condor. Ce n'étaient pas tous des nazis convaincus, mais pour la plupart des hommes désireux de voler enfin, alors que cette activité était interdite par le Traité de Versailles. Beaucoup étaient des baroudeurs. Certains des idéalistes. La « menace soviétique » et « communiste » poussait beaucoup d'entre eux également. Parmi les « rampants », le personnel à terre, sous-officiers et hommes de troupe dans leur grande majorité, il est douteux que la majorité ait réellement été volontaire. Pour tous, les conditions de vie en Espagne étaient au moins très confortables. En plus de leur solde normale, tous touchaient des primes permettant d'économiser rapidement de quoi envisager l'avenir. Décorations, avancement, retraites étaient prometteurs. Un des seuls regrets qui semble avoir été général, c'était la difficulté de contact avec la population féminine du pays. On créa des bordels pour les membres de Condor. Dans l'ensemble il ne paraît pas évident que ces mercenaires (car pour l'immense majorité on ne peut employer d'autre mot) se soient posé beaucoup de questions sur le passé, le présent ou l'avenir du pays où ils se battaient. Les morts (298) et les blessés de Condor (environ 580) constituaient un tribut normal, d'ailleurs souvent dû à des accidents. Personne n'imaginait avoir encore près de six ans de guerre devant soi.

Parmi les « anciens » de la Légion Condor, certains eurent un rôle important dans la Seconde Guerre mondiale. Quant aux survivants de cette guerre, ils trouvèrent souvent leur place dans une des Allemagne nouvelles.

JEAN-LUC BELLANGER

(1) Voir dans le PR d'avril 2011 l'article sur la NSDAP-AO.

(2) Sur quelque 200 jeunes espagnols ayant suivi une formation de six mois de pilotes en URSS, seuls 20 survécurent à la guerre civile.

(3) *Stuka* est l'abréviation de *ST* *U* *r* *z* *K* *A* *m* *p* *f* *l* *u* *g* *z* *e* *u* *g*, « avion de combat en piqué ».

(4) La volonté d'obtenir des droits sur les mines poussa même les nazis en mars 1937 à ralentir puis bloquer momentanément les renforts pour « Condor », un chantage envers Franco.

■ Schüler-Springorum, Stefanie, *Krieg und Fliegen, Die Legion Condor im Spanischen Bürgerkrieg (La guerre et voler, La Légion Condor dans la guerre civile espagnole)*, 370 pages format A4, Ed. Ferdinand Schöningh, Paderborn, 2010 (non traduit).