

# LES BOMBARDIERS DE LA LÉGIION CONDOR

Par Jean-Louis Roba

Il est surprenant de constater à quel point la Guerre Civile d'Espagne qui débuta en 1936 continue à alimenter autant de controverses à travers le monde. Plus de quatre-vingts ans après les faits, historiens espagnols, français, britanniques, américains, ... continuent à s'écharper et à s'investir sur les interprétations de ce conflit. Deux camps antagonistes s'affrontent : les défenseurs inconditionnels de la République et les auteurs contestant la vision 'marxiste' de cette guerre sanglante et cruelle. Un parfait exemple de cette 'actualité' de la Guerre Civile fut la polémique ayant suivi la parution en 2003 de l'ouvrage de Pio Moa, ex-militant communiste, qui remettait en cause la responsabilité des factieux, un des mantras de la gauche. De suite, son livre (*Los mitos de la Guerra Civil*) fut traité par des détracteurs souvent hystériques de 'révisionnisme' et même de 'négationnisme' tandis qu'il était encensé par d'autres historiens et qu'il connut un important succès de librairie ... Comme il est délicat (et très périlleux) de se plonger dans ce que l'on pourrait traiter de 'panier à crabes' (en fait un refus de se pencher sereinement sur le passé), on se contentera de citer un extrait de la 'bien-pensante' Wikipedia : « *La guerre d'Espagne est un conflit qui, du 17 juillet 1936 au 1<sup>er</sup> avril 1939, opposa, d'une part le camp des républicains, orienté à gauche et à l'extrême gauche, composé de loyalistes*

*à l'égard du gouvernement légalement établi de la IIe République, de communistes, de marxistes et de révolutionnaires anarchistes, et d'autre part les nationalistes, les rebelles putschistes orientés à droite et à l'extrême droite et menés par le général Franco. Cette guerre se termina par la victoire des nationalistes. Cette guerre civile fut la conséquence, sur le long terme, des malaises sociaux, économiques, culturels et politiques qui accablaient l'Espagne depuis plusieurs générations. La proclamation de la IIe République en 1931 ne diminua pas les tensions entre Espagnols ; ce régime, contesté sur sa droite et sur sa gauche, n'eut pas le temps de s'installer et deux grandes peurs, celle d'une révolution bolchevique et celle du fascisme, ne firent que se développer. En 1934, la gauche se révolta en réaction à l'entrée au gouvernement de la Confédération espagnole des droites autonomes victorieuses des élections de 1933 ; la répression par la République de la révolution asturienne fit des milliers de morts. Le gouvernement issu de la victoire électorale du Frente Popular provoqua une résurgence de troubles civils et de violences politiques au printemps 1936. L'assassinat de José Calvo Sotelo, chef de l'opposition, demandé par des membres du parti au pouvoir et même du gouvernement, fut un point de bascule. Il provoqua le ralliement des hésitants de*

Dans la vision très optimiste des putschistes, le Pronunciamiento n'aurait dû durer que quelques jours. Le gouvernement de la République ayant armé le peuple, les factieux échouèrent dans les grandes villes comme à Madrid ou, ici, face aux barricades de Barcelone.

droite à l'idée qu'un soulèvement était légitime ; notamment Franco lui-même se décida. Préparé de longue date, le soulèvement militaire et civil du camp nationaliste éclata le 18 juillet 1936, mais sa mise en échec partielle déboucha sur une guerre civile imprévue. Longue et meurtrière, elle dura jusqu'à fin mars 1939 ». On pourrait souligner le fait que le général Francisco Franco ne 'mena pas les putschistes' (Wikipedia admettant d'ailleurs qu'il hésita à les rejoindre) et que la plus importante force de gauche en Espagne à l'époque n'était pas les 'Bolcheviques' mais bien les anarchistes de la FAI. Cela demeure néanmoins un bon résumé confirmant que chaque camp croyait avoir le Droit avec lui. D'où cet antagonisme virulent et irraisonné qui perdure à ce jour. Comme l'a écrit B. Bennassar : « *Cette guerre fut un champ expérimental, un lieu d'expériences utopiques et un laboratoire de mensonges politiques (désinformation, manipulation, propagande)* ».

## Les prémices de la Guerre Civile espagnole

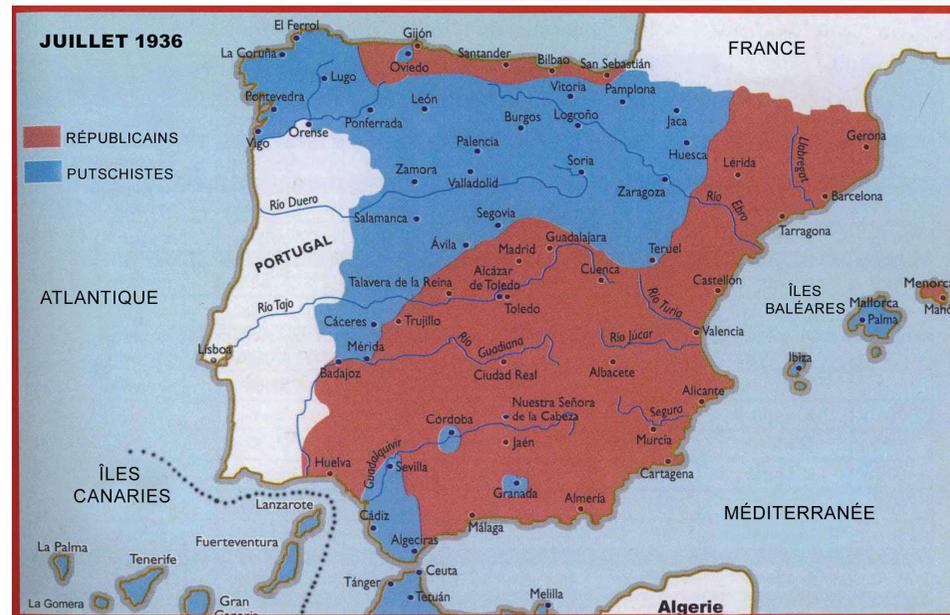
Une rapide revue des officiers rebelles est nécessaire pour expliquer l'apparition de la Legion Condor. Franco n'était pas l'instigateur de ce Pronunciamiento mais bien le général José Sanjurjo. Le général Queipo de Llano se serait rallié au mouvement par rancœur vis-à-vis du pouvoir quoique franc-maçon. Le général Goded, selon H. Thomas, aurait été particulièrement ambitieux... Le gouvernement de gauche s'était méfié de ces officiers qui ne cachaient guère leurs opinions. Laisant inexplicablement le très compétent Emilio Mola dans la péninsule, il 'exila' Goded aux Baléares et Franco aux Canaries. Ce dernier devait gagner par air le Maroc espagnol dès le déclenchement de la rébellion pour prendre la tête de l'armée d'Afrique qu'il affectonnait particulièrement, ayant combattu en son sein lors de

la Guerre du Rif. Selon G. Hermet : « *Mola assume depuis Pampelune la responsabilité du secteur nord. Le général Goded doit s'envoler de Majorque pour prendre le commandement des insurgés à Barcelone et non plus à Valence (...). Le général en retraite Villegas doit occuper le Ministère de la Guerre à Madrid tandis que le général Queipo de Llano a pour tâche de se rendre maître de Séville et que d'autres reçoivent encore des missions du même type* ». Si Franco gagna effectivement le Maroc par avion, le soulèvement ne rencontra pas le succès espéré. Goded, capturé, fut exécuté tandis que les putschistes furent tenus en échec à Madrid et à Barcelone. Le 20 juillet, Sanjurjo se tua en avion en gagnant la zone tenue par les insurgés. Franco se trouvait désormais à la tête de la plus puissante armée tout en n'ayant plus comme allié de poids que l'efficace Mola. En dépit des espoirs des putschistes, Madrid ne tomba pas comme un fruit mûr et le soulèvement, qui devait en principe durer tout au plus deux semaines, devint une épuisante guerre sanglante et fratricide de trois années.

Deux des principaux généraux rebelles, Emilio Mola (au premier plan, mains dans le dos) et Francisco Franco (à sa gauche) photographiés dix jours avant l'accident d'avion qui allait coûter la vie à Mola. Qui aurait parié alors sur le devenir du futur Caudillo, officier à l'apparence conformiste et effacée ?



Carte de l'Espagne en juillet 1936 avec les territoires gagnés par les putschistes et ceux demeurés fidèles au gouvernement.



Junkers Ju 52 3mg4e codé 22-72 fut l'un des premiers avions de ce type utilisé comme bombardier. Il servit ensuite au sein de la 3K/88.



### Le pont aérien et les premiers bombardiers

Indirectement, la Legion Condor dut son existence au général Franco. S'il avait pris le commandement de la puissante Armée d'Afrique ralliée aux putschistes, il devait encore lui faire traverser le détroit de Gibraltar alors que la marine espagnole était restée largement fidèle au gouvernement républicain. C'était vital pour le Pronunciamento qui frisait l'échec dans la péninsule ibérique. Franco prit donc l'initiative de contacter l'Allemagne pour obtenir des appareils de transport. Après divers contacts infructueux, un entretien avec Adolf Hitler fut accordé. Lorsque le 25 juillet 1936 (soit huit jours après le soulèvement), ce dernier reçut à l'opéra de Bayreuth (lors d'une représentation de Siegfried) les trois représentants de Franco (Mola avait délégué ses propres émissaires à Rome), il allait réfléchir un temps car, selon B. Bennassar, l'autodidacte Hitler « témoignait d'une connaissance surprenante de l'histoire des pronunciamientos espagnols du XIXe siècle, était porté à croire qu'il s'agissait d'un mouvement du même genre. Il remarqua qu'aucun des généraux impliqués dans ces coups de force n'avait été digne de devenir chef de l'Etat ». Le Führer n'était donc guère enclin à intervenir en Espagne, estimant que National-Socialisme allemand et militaires espagnols évoluaient dans des sphères différentes. Il changea cependant d'avis quand ses proches conseillers soulignèrent le danger d'une victoire républicaine en Espagne permettant une mainmise communiste capable de 'contaminer' une France frontalière du Reich. Une victoire nationaliste permettrait de plus d'obliger un nouvel allié en Méditerranée et de damer le pion à la France et à la Grande-Bretagne. Le 27 juillet, une réunion 'en haut lieu' fixa les modalités de l'opération 'Feuerzauber' (feu magique) et, très vite, le 'Sonderstab W' chargé du transfert des hommes et du matériel fut mis sur pied. L'aide aux insurgés devait cependant être initialement limitée. La toute jeune Luftwaffe - ayant à peine deux années d'existence - ne disposait en effet pas d'effectifs suffisants pour mener pareille



À Tétouan, attente avant d'embarquer vers la péninsule ibérique.

aventure. Tout au plus, une vingtaine de Ju 52/3m peints dans des couleurs civiles gagna l'Afrique pour assurer les transports. Le premier prit l'air le 27 juillet pour se poser le lendemain à Tétouan. Les premiers vols vers Séville (Tablada) auraient débuté le 29 juillet et, plus activement, dès le 8 août. Cependant, selon G. Howson : « Le transport par les airs de l'armée de Franco avait en fait débuté le 20 juillet grâce à l'emploi de trois Fokker F.VII 3m/Ms, deux Dornier Wal et, par la suite, d'un Douglas DC-2 et d'un Fokker monomoteur F.VIIa. Les Ju 52 accélèrent largement les opérations et, à la fin d'août 1936, plus de 8.000 hommes avec bagages, équipements et munitions avaient atteint l'aérodrome de Tablada (Séville) et un autre récemment créé à Jerez de la Frontera (qui réduisait le temps de vol à quatre-vingt-dix minutes). Quand ce transfert prit fin le 11 octobre, le total atteignait 13.962 hommes ainsi que 500 tonnes d'équipement, y compris 36 pièces d'artillerie. Le puente aéreo (pont aérien), comme on l'appellera, fut la première opération de ce type à cette échelle et la vitesse avec laquelle un relativement petit nombre d'appareils avait transporté quasiment une armée au complet au cœur de la bataille fit comprendre au monde qu'une nouvelle dimension de mobilité guerrière avait vu le jour ». Lorsque dès 1940, Franco devenu généralissime commença à se distancer du Reich, Hitler le traitait d'ingrat aurait déclaré de manière acerbe : « Le général Franco devrait élever un monument à la gloire du Ju 52 ».

Si Howson estime ces dires exagérés, il est rejoint par P. Moa qui soutient la version nationaliste de ce pont aérien (les Nationalistes ayant toujours voulu minimiser l'impact des interventions étrangères dans ce conflit) : « On lit souvent que les Ju 52 ont sauvé Franco et Adolf Hitler l'a déclaré lui-même mais ce n'est pas la vérité. D'après les calculs les plus fiables, les putschistes ont réussi à faire passer en péninsule ibérique environ deux mille soldats par air et autour de mille autres par voie maritime sans autre intervention de l'Allemagne qu'un avion réquisitionné. Des troupes en nombre limité mais dont la qualité leur a permis de jouer un rôle crucial dans l'élargissement et la consolidation de la zone andalouse qui était sous le contrôle de Queipo de Llano. Le 1<sup>er</sup> août, Franco a estimé que la situation en Andalousie était suffisamment stable pour former deux petites colonnes avec ces troupes et entreprendre une marche rapide afin de conquérir Merida. Les 2 et 3 août, elles avaient, avant toute intervention sérieuse d'avions allemands ou italiens, parcouru cent quarante kilomètres ». Dont acte ! On peut cependant tout autant supputer qu'assuré, grâce à la rapide et efficace aide allemande de recevoir sous peu de sérieux renforts par air en cette fin juillet/début août, Franco, pressé par la situation militaire, joua d'audace en envoyant ses avant-gardes vers Merida.



Une photo souvenir avant de grimper dans l'appareil.

### Vols vers Tétouan

Selon un récit de l'ouvrage d'Albert Kropp : 'So kämpften deutsche Soldaten' (1939).

« Quel est donc ce petit gars là-bas ?, demande un volontaire allemand sur l'aérodrome de Tablada près de Séville. 'Le type avec un chapeau de cow-boy ?'. 'C'est l'Oberleutnant von Moreau, le chef de l'escadrille des Ju 52. Il va voler vers Tétouan'. 'Où est-ce ?'. 'En Afrique'. von Moreau règle sa montre et donne ses ordres aux pilotes de son unité : 'Nous volons vers Tétouan. Course : 160°. Distance : 225 kilomètres. Altitude de mille mètres. Durée du vol d'une heure. Formation ... Décollage à ... Dans l'absolu, volez avec moi et posez-vous là où je me pose'. D'un geste de la main, il congédie ses pilotes qui quittent le baraquement pour gagner leurs

machines. Les Ju 52 décollent. Belle vie d'aviateur ! L'Espagne, l'Afrique, le Déroit de Gibraltar. Nous amenons des soldats marocains à Franco. Cela doit être Tétouan. Des maisons blanches. Des toits plats. Où est donc l'aérodrome ? On se pose. Premiers saluts sur le sol africain. Un capitaine de la Lufthansa demande : 'Combien de passagers embarquez-vous ?'. 'Trente à quarante avec équipements', von Moreau sourit : 'C'est comme un départ le premier jour de Noël dans une gare berlinoise. Quarante ont embarqué, Herr Oberleutnant', annonce le mécanicien de bord. 'Encore un ?'. 'Non, non, mon gars', dit von Moreau en arrêtant un jeune homme basané, 'tu prendras l'avion suivant'. Bien qu'il ait parlé en allemand, le 'Moro' semble comprendre. L'Oberleutnant s'installe aux commandes. Derrière, ses passagers ont leur fusil entre les jambes. Au retour à Séville, tout le monde débarque. Le triste état de la carlingue... On ne peut rien faire contre le mal de l'air... 'Allez, départ pour la seconde navette'. Le 7 août 1936, six cents hommes avec armement et paquetage ont été amenés en Espagne comme le déclare l'Oblt. von Moreau au Major von Scheele, menant les volontaires. Le 8 août, ils sont mille trois cents. Le 9 août, mille six cents hommes et une batterie légère d'artillerie ont atteint Séville grâce à l'unité de von Moreau. Les difficultés sont rares. Même si la veille, l'aérodrome de Tétouan était 'à sec'. 'Réquisitionnez l'essence', ordonne von Moreau, 'chez les privés, les usines, les fabriques, ...'. Il réussit également à en obtenir auprès de l'aérodrome neutre de Tanger. En Europe, le ravitaillement est plus aisé avec des camions citernes à Jerez de la Frontera. Le dernier vol de la journée se clôture à la tombée de la nuit. Les équipages, morts de fatigue, gagnent leurs quartiers mais von Moreau demande : 'Combien d'appareils sont en état pour demain ?'. 'Quatre', lui dit-on, alors qu'il en espérait dix. 'Les moteurs sont à bout', lui explique le chef mécanicien, 'ils ont atteint leur maximum d'heures de vol'. Le personnel de maintenance en sueur va alors travailler pour remettre le plus possible d'avions en état ». Le 'chapeau de cow-boy' était en fait le couvre-chef de la Légion étrangère espagnole adopté initialement par les membres du corps expéditionnaire allemand en Espagne.

L'appui de la Luftwaffe fut cependant très vite éventé comme l'écrit G. Howson : « Le 8 août, le pilote du dernier Ju 52 devant gagner l'Afrique, le D-AMYN, s'égarait et atterrit à Barajas, se croyant en territoire nationaliste. Des équipages de Ju 52 de la Lufthansa étaient présents pour évacuer des ressortissants allemands d'Espagne. Ils apprirent au pilote son erreur et le D-AMYN reprit son vol au plus vite. Cependant, à court de carburant, il se posa à Azuaga près de la frontière portugaise. L'appareil saisi par des milices républicaines revint à Madrid avec l'équipage capturé.

En constatant l'absence de sièges pour passagers, la position dorsale capable d'accueillir une mitrailleuse et la possibilité d'installer une 'baignoire' ventrale rétractable pour un autre mitrailleur, le gouvernement républicain émit des protestations en déclarant que cet avion était militarisé et opérait pour les factieux. Naturellement, Berlin affirma le contraire, soutenu en cela par Londres qui désirait pousser les nations européennes à signer un pacte de non-intervention. Si l'équipage fut renvoyé en Allemagne, le Ju 52 litigieux demeura à Barajas où il fut très vite détruit dans un



En route vers l'Europe. Lors de ces vols relativement courts, les Ju 52 allaient emporter jusqu'à quarante passagers.

En attente. Assis et en tenue blanche, le Lt. observateur Max Graf von Hoyos.



Un tir de DCA (du Jaime I ?) a endommagé un Ju 52.



*bombardement sans que l'appareil ait pu entrer en service dans l'aviation républicaine ».*

L'élément qui poussa à 'inaugurer' le bombardement allemand en Espagne fut l'intervention du cuirassé *Jaime I* dont l'équipage républicain avait liquidé ses officiers partisans du Pronunciamento. Le navire au commandement décapité était par la force des choses devenu peu offensif mais, cabotant dans le Détroit de Gibraltar, gênait de ses tirs les navettes de Ju 52 qui, surchargés, ne pouvaient voler très haut. Von Moreau décida alors de le neutraliser. Le détachement allemand reçut des appareillages DSAC 250-8 permettant d'emporter six bombes de deux cent cinquante kilos (le Ju 52 ayant toujours un statut hybride au sein de la Luftwaffe). Solide appareil de transport, il était également (par manque de moyens de la Luftwaffe) devenu bombardier dans les KGzBV, des Gruppe dits 'à destination spéciale'. Deux trimoteurs furent modifiés en hâte et décollèrent avec von Moreau et le Flugkapitän Alfred Henke aux commandes. Ce dernier, contrairement à von Moreau perdu dans la brume, repéra le cuirassé et, le Lt. Max Graf von Hoyos, observateur s'étant improvisé bombardier, réussit à placer deux bombes sur le bâtiment. L'équipage déplora une cinquantaine de tués et le cuirassé dut être remorqué à Carthagène pour y être réparé (cf. encadré).

### L'attaque du cuirassé *Jaime I*

Toujours selon l'ouvrage 'So kämpfen deutsche Soldaten'.

« Dans une petite pièce de l'hôtel Christiana de Séville, toutes portes closes, un entretien eut lieu le 10 août 1936 entre l'Oblt. von Moreau et le Lt. Graf Hoyos. Hoyos, il en va de la sécurité de nos transports. Le cuirassé *Jaime I* commence à devenir gênant. Il tire tous azimuts non seulement sur nos avions mais également avec ses canons de 305 mm sur notre piste de Tétouan. Il faut le faire taire. Allez sur l'aérodrome pour aménager en urgence deux Ju 52. Il y a urgence'. Hoyos fait le nécessaire. (...) Le 12 août, tout est prêt. Lors d'un appel téléphonique urgent de von Moreau, Hoyos apprend : 'De nos agents de Malaga, nous savons que le *Jaime I* va jeter l'ancre dans cette baie pour y charger des munitions. On dispose de peu de temps. Chargez les bombes. Départ demain à 4h00'. Le lendemain, arrivée de von Moreau et de son radio. Ils embarquent dans un Ju 52 comme Hoyos et son pilote, le Flugkapitän Henke. Les appareils ont été entretemps aménagés et ont reçu leur chargement de bombes. À 4h10, décollage de la première machine. Celle de Henke suit à 4h15. Lentement, les avions surchargés gagnent les deux mille mètres. C'est une nuit parfaitement claire. En contrebas, les lieux des villages s'estompent. On approche des montagnes. Henke veut atteindre la Méditerranée près de Gibraltar. Il y a de petits nuages, la mer est couverte de brume. Hoyos s'inquiète. C'est son premier vol de guerre. Après cinquante minutes, la leur commence à percer mais le plafond des nuages est de plus en plus compact. On vole juste en-dessous. 'À quelle altitude sommes-nous?', demande Hoyos. 'Cinq cents mètres'. 'Catastrophe ! On ne peut larguer les bombes qu'à huit cents'. 'Il faudra alors revenir'. La masse de Gibraltar apparaît. Henke met le cap vers le nord, vers Malaga. On y parvient après quelques minutes (...). La ville est tranquille. Hoyos scrute ses instruments puis la rade. Deux sous-marins, des cargos. Mais où est le *Jaime I* ? Cette masse ! C'est lui ! Henke l'aperçoit en même temps et vire. Hoyos le guide puis largue les cinq bombes en succession rapide. Deux hautes flammes apparaissent sur le navire, de la fumée, des projections de débris. Il a été touché. Il faut maintenant fournir une preuve en le photographiant. (...) Le retour à Séville se déroule sans problème. Le chauffeur de Henke qui avait attendu les deux aviateurs les amène au Christiania où ils peuvent prendre leur petit-déjeuner tout en déclarant à 'papa' Scheel : 'Deux impacts directs sur le *Jaime I*'. Mais où est donc von Moreau ? Le succès de cette opération serait terni par la disparition du chef d'escadrille. Des demandes sont lancées tous azimuts par téléphone. Il est 11h00 et on est toujours sans nouvelle. Il faut partir à sa recherche. Vers midi, un message parvient de Tétouan. Le lieutenant avait pris une autre route, s'était heurté au mauvais temps et avait dû se poser en Afrique ».

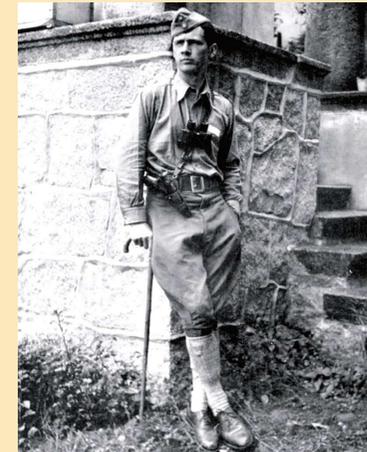


Ci-dessus :  
Le cuirassé espagnol *Jaime I* vu ici à quai à Tenerife au printemps 1936. (DR)

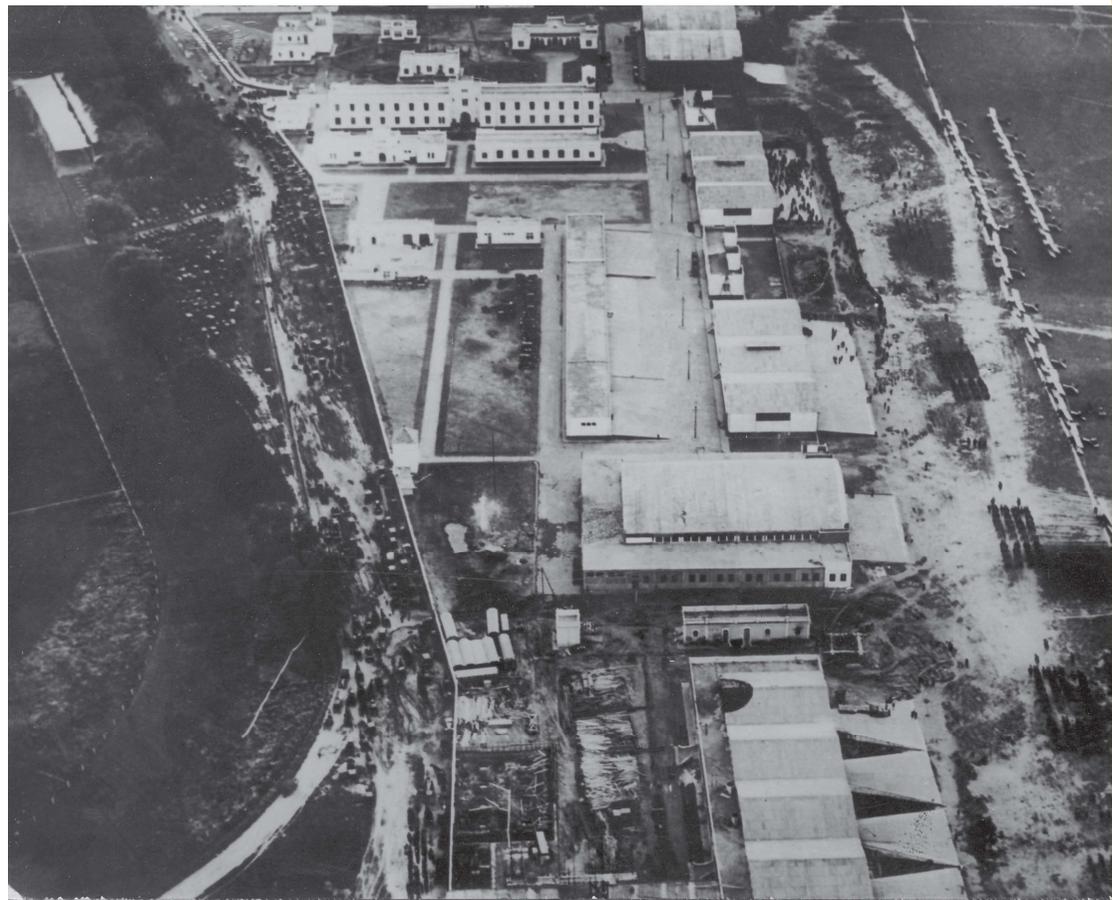
Un rapide repas est pris entre deux vols sous une tonnelle pour se protéger du soleil brûlant.



Ci-dessous :  
Revenus en Allemagne, les pilotes Alfred Henke (à dr.) et Rudolf von Moreau (à g.) allaient effectuer le 10 août 1938 un vol tout aussi aventureux - mais bien plus pacifique - en remportant le record de la traversée de l'Atlantique avec le Fw 200 D-ACON qu'ils amenèrent à New York.



Le Lieutenant Max Graf von Hoyos qui bombarda avec succès le *Jaime I*.



Vue aérienne fin juillet 1936 de l'aérodrome de Séville après une attaque d'avions républicains. Tablada était un des deux points d'arrivée des Ju 52 venant du Maroc.

Ce succès inespéré incita von Moreau à aménager quatre autres Ju 52 en bombardiers. Comme on ne pouvait pour autant porter préjudice aux efforts du pont aérien, un unique appareil fut retiré de l'unité de transport tandis que trois Ju 52 arrivèrent d'Allemagne. Ces six Ju 52/3m de bombardement constituèrent deux Kette de trois appareils : les 'Pedros' et 'Pablos'. Von Moreau prit le commandement des 'Pedros', l'autre section étant menée par l'Oblt. Rudolf Jöster, qui comme lui avait été pilote civil. Parmi les pilotes de cette nouvelle unité de combat, un volontaire plein d'avenir : Hajo Hermann. Ce dernier, qui allait initier en 1943 la technique du 'Wilde Sau' (la chasse de nuit sur monomoteurs) ne vola pourtant que peu en Ju 52. Parlant le français, il fut en effet désigné très vite comme... interprète et instructeur de la DCA auprès des unités espagnoles. S'il parlait français, pensait-on à Berlin, il devait nécessairement connaître l'espagnol... Dans son ouvrage de souvenirs, il a décrit sa participation à des opérations très artisanales de bombardement à l'occasion de ses vols de transport : « Aux petites heures du matin du 1<sup>er</sup> août 1936, le Usaramo où j'avais embarqué quitta le quai de Hambourg-Sud en route vers l'Espagne. (...) Avec mes camarades, je débarquai à Cadix puis gagnai Séville par train. (...) Tout alla alors très vite et, chaque jour, nous volions

vers Tétouan et, de là, régulièrement vers Jerez de la Frontera, un trajet d'environ quarante-cinq minutes. Gagnant de l'expérience, je choisis d'embarquer plus de soldats, leur nombre passant de vingt à quarante. Quand je gagnais la piste de décollage, tous ces Maures entamaient avec force et en chœur un flot ininterrompu de prières, une habitude qui me faisait toujours sursauter. Bien qu'ainsi surchargés, les appareils pouvaient gagner de l'altitude à l'aide des vents venus de l'Atlas. Grimant à une trentaine de mètres par seconde, j'atteignais rapidement mon altitude de croisière. C'était important car, dans le Déroit de Gibraltar, patrouillaient des navires de guerre des 'Rouges' qui nous prenaient pour cible. J'encaissai à une reprise un impact direct. Plusieurs soldats furent blessés et ce fut le chaos à l'arrière. J'embarquais également des pierres dans la carlingue. Mes passagers les jetaient par la porte. Ces projectiles fort peu aérodynamiques ne durent certainement causer que peu de dommages mais cela relevait quelque peu notre moral ».

Ce dut être à ce moment que les Ju 52 quittèrent leur livrée civile pour adopter les marquages de la nouvelle aviation nationaliste avec la croix de Saint-André sur la dérive. Le Ju 52 allait se voir désormais désigner par le chiffre '22'.

Au cours de son voyage en Allemagne en août 1938, le général Joseph Vuillemin, commandant l'Armée de l'Air française, décore le Hptm. von Moreau suite à son vol médiatisé vers New York. Von Moreau pilota d'ailleurs l'appareil du général lors de sa tournée Outre-Rhin.

#### Rudolf Freiherr von Moreau

Né le 8 février 1910 à Munich, Rudolf Freiherr von Moreau était issu d'une famille de Junkers bavaarois. Après sa scolarité de base, il étudia l'histoire, la philosophie et l'art à l'université de Munich avant de faire un séjour de plusieurs mois en Irlande où il apprit l'anglais. Pétri d'une profonde religiosité, il était attiré par l'aviation et choisit d'entrer le 9 avril 1931 à la DVS (Deutsche Verkehrsfliegerschule) de Schleissheim où il obtint son brevet de pilote de ligne. Engagé en avril 1932 à la Reichswehr, il servit initialement dans l'infanterie avant de rejoindre la toute nouvelle Luftwaffe en 1934 où il servit entre autres d'instructeur. Toujours célibataire, il gagna le Maroc espagnol le 19 juillet 1936 et organisa le pont aérien pour l'Armée d'Afrique du général Franco. Il continua à mener des bombardiers jusqu'à son retour dans le Reich en juillet 1937. Un temps officier d'ordonnance du Generaloberst Erhard Milch (également directeur de la Lufthansa), von Moreau prit part à divers vols de record comme celui qui le mena de Berlin à New York aux commandes du Fw 200 D-ACON avec un autre vétéran d'Espagne, Alfred Henke (cf. 'Le Fw 200', Editions Lela Presse). À cette époque, le Hptm. von Moreau avait rejoint l'Erprobungsstelle de Rechlin où l'on étudiait et testait les appareils modernes. Rattaché au Versuchskommando 88, il fut tué le 31 mars 1939 lors d'un vol d'essai du tout neuf Ju 88. Il aurait évacué l'appareil en perdition mais son parachute ne se déploya pas. Von Moreau fut inhumé dans le caveau familial à la Friedhofskapelle Hader près de Ruhstorf an der Rott.



Souvenir pieux de von Moreau tué en testant un Ju 88. On relève que le document ne porte pas - comme à l'habitude pour l'époque - de croix gammée mais bien une croix chrétienne conformément à la religion du défunt.



En approche de l'Alcazar de Tolède en Ju 52.

### Les Ju 52 au combat dans le cadre de 'Feuerzauber'

Le pont aérien se poursuivit quasiment sans anicroche. Le **15 août**, un Ju 52 s'écrasa à Jérès, la piste secondaire du pont aérien sur le sol espagnol. Il était à vide mais deux membres d'équipage furent tués. Les pilotes de Ju 52 transformés en bombardiers allaient commencer à tâter l'opposition adverse. Le **18 août**, Badajoz fut attaqué par Henke.

À Tolède, la garnison insurgée de l'Alcazar tenait avec l'énergie du désespoir, bien qu'encerclée. Ce fut l'occasion du second Husarenstück (coup d'éclat) des Ju 52. La nuit du **20/21 août**, von Moreau fit charger du ravitaillement dans un des Pedro et décolla de Tablada.



L'étroite cour de l'Alcazar comme put la visualiser von Moreau lors de sa délicate mission de ravitaillement.

Il parvint sur Tolède, coupa les moteurs, plana et largua sa cargaison ... qui rata la cible. Revenu dépité, von Moreau fit ravitailler et recharger sa machine. Après un court repos, il repartit dans l'après-midi. Cette fois, un léger détour le fit arriver en venant apparemment du territoire tenu par les Républicains, ce qui sema un temps le trouble dans l'esprit des servants des batteries antiaériennes. Étant descendu à cinq cents mètres, il fit mouche, le "colis" tombant pile dans la cour de l'Alcazar (faisant soixante sur soixante-dix mètres), von Moreau revint victorieux à Séville ... mais avec un trimoteur en panne.

Le **23 août**, l'Oblt. von Moreau repartit au combat mais, ici, sur le Ministère de la Guerre à Madrid. En



Devant un abri anti-aérien, des Madrilènes curieuses contemplent un bombardement. Comme au début de la Grande Guerre, la population assimilait ces attaques sporadiques à un spectacle. La multiplication de ces actions de plus en plus meurtrières allait rendre les civils plus circonspects...

raison du manque de précision des viseurs de l'époque, des balbutiements du bombardement et des difficultés d'identification de pareille cible dans une ville aussi peuplée, ce raid un peu improvisé ne fut pas une réussite... Dès lors, le **27 août**, une Kette revint au complet sur le même objectif. Ces attaques ayant plus un impact moral que militaire, la forme caractéristique du trimoteur Ju 52 se grava dans l'esprit des Madrilènes et les responsables de la Lufthansa demandèrent instamment au Ministère de l'air allemand de retirer les Ju 52 des opérations offensives tant que le service régulier de la ligne Allemagne/Espagne se poursuivait avec des appareils de ce type. Peine perdue ! Le **29 août**, retour des bombardiers sur la capitale. Il y eut cette fois plusieurs victimes civiles et ce bombardement eut mauvaise presse. Pour calmer le jeu, les Ju 52 se tournèrent alors vers des cibles militaires plus appropriées et plus repérables. Le **7 septembre**, une attaque de l'aérodrome madrilène de Cuatro Vientos détruisit une demi-douzaine de chasseurs (qui auraient été de l'*Escuadra Espana*). Le **24 septembre**, tous les appareils disponibles volèrent sur l'hydrobase de Bilbao.

En octobre, plusieurs attaques de Ju 52 auraient permis l'ouverture d'une brèche dans le front à Navalcarnero



et facilité la progression des troupes nationalistes vers Madrid. Pour ce faire, les trimoteurs avaient démenagé de Tablada à Avila. Mais les Ju 52 ne se contentaient pas d'opérer avec des bombes. Oviedo dans le nord était encerclé depuis la mi-juillet 1936 par les milices gouvernementales. Vers la fin septembre/début octobre, les vivres vinrent à manquer. Selon le Lt. Hoyos : « *Le travail dans le sud achevé, nos regards se tournent maintenant vers le nord. Oviedo est depuis longtemps cerné par les Brigades asturiennes. Tout manque : médicaments, munitions, vivres, nouvelles de l'Espagne nationaliste. Plusieurs tonnes sont chargées dans nos avions. Tout sera largué dans le petit parc d'Oviedo. Les appareils sont bourrés de matériel divers qui devra être largué par la porte en opérant très bas. Nous volons vers le nord quasiment désarmés. Les frimas de l'hiver approchent. Une reconnaissance météo*



À gauche : Des Ju 52 devenus bombardiers partent au combat.

À droite : Explosion de bombes sur un aérodrome (Cuatro Vientos ?).

mentionne des pics noyés dans la brume, des nuages sur la côte et du mauvais temps venant de l'ouest. On ne peut plus attendre. Cela risque de s'aggraver. Nous volons d'abord à trois mille mètres sur la couche de nuages jusqu'à la côte. Des trouées dans les nuages nous permettent d'apercevoir la mer. Puis nous virons en volant en zigzags pour éviter les hauteurs côtières. Oviedo ! L'artillerie rouge n'arrête pas de tirer. Nous survolons les tranchées à dix mètres. Tout le monde nous vise. La machine encaisse de nombreux impacts. Nous apercevons le parc et larguons tout ce que nous pouvons. Quand nous l'avons dépassé, la moitié du chargement est toujours dans l'appareil. Nous repassons donc sur les tranchées des Rouges où le feu est encore plus nourri. Mais nous devons revenir une troisième fois pour pouvoir larguer le reste du chargement. Nous volons ensuite sur la mer et pénétrons dans les nuages. La plupart de nos instruments ayant été détruits, il ne faut pas penser au PSV (pilote sans visibilité). Le mieux est de se coller à un autre appareil. Par chance, c'est possible sur la couche de nuages. Nous approchons de Salamanque avec nos dernières gouttes de carburant. Notre crainte : de la brume au ras du sol à San Fernando. Nous nous posons tous sans problème. C'est un miracle ! Mais un traître travaillant

Le premier insigne de la 2.K/88. Après 1937, l'aigle perdit sa croix gammée à une époque où ce signe fut pros crit à la Légion (même si quelques réfractaires passèrent outre à cette interdiction).



sur l'aérodrome a prévenu l'adversaire et trois rapides bombardiers Martin (**Note** : probablement des Tupolev SB-2) surgissent sur San Fernando. Nous n'avons pas de Flak et nous nous dispersons en hâte. Un appareil s'est crashé sur la piste après des ennuis au train. Les bombardiers le visent et lâchent cinq projectiles. Nous nous terrons dans nos tranchées de protection. Le pauvre appareil est entouré de fumée et de poussière. Il n'a pas brûlé mais est troué de toutes parts. Le Junkers est cependant indestructible et, après une journée de travail, nos mécaniciens l'ont remis sur ses pattes ».

Le 30 octobre, les responsables de la Luftwaffe chargèrent l'amiral Wilhelm Canaris de mettre Franco au pied du mur. Le général avait obtenu des avions (opération 'Feuerzauber'). Mais le Pronunciamiento qui devait durer tout au plus quelques jours se prolongea indéfiniment alors que l'URSS livrait désormais de plus en plus d'armes sophistiquées à la République. Or, la qualité de bien des avions soviétiques surpassait celle d'un matériel allemand précieux pour un Reich pauvre en matière première. Les Allemands imposèrent alors leurs conditions : pour continuer à soutenir la rébellion, ils opéreraient désormais de manière indépendante tout en gardant un œil sur la conduite des opérations



Une Kette de Ju 52 probablement à Tablada.

militaires devant être menées plus efficacement. En face, il en fut de même pour les 'conseillers russes' tout autant échaudés par le manque de compétence des Républicains. C'était un camouflet pour les Espagnols des deux bords mais tous durent s'incliner, étant dépassés par cette guerre civile locale qui tournait en un conflit moderne dominé par des étrangers. Pour permettre à Franco de sauver un tantinet la face, Canaris affirma que les opérations de la future Legion Condor seraient placées sous sa responsabilité. Un bon de consolation qui, la plupart du temps, allait demeurer lettre morte.

Entretemps, les attaques aériennes se poursuivaient. Le 4 novembre 1936, le premier Ju 52/3m allemand fut abattu lors d'un raid sur Madrid, victime d'un I-15 sur la Ciudad Universitaria (Cité universitaire). Le trimoteur s'abattit à Esquivias. L'équipage sauta mais le pilote demeura aux commandes périt dans le crash. Ce combat dut inspirer André Malraux dans son ouvrage 'L'Espoir' : « Magnin choisit d'attaquer par-dessous les avions les plus bas qui allaient se détacher sur le ciel (...). Les trois autres Junkers n'auraient peut-être pas le temps d'être en ligne pour le combat. (...) Ceux du dessous arrivaient, fermés comme des sous-marins, leur cuve comme une pendule entre les garde-boue de leur train d'atterrissage. L'un d'eux virait encore et les internationaux voyaient distinctement son antenne de T.S.F. et son mitrailleur arrière de profil au-dessus de la carlingue ». Un des trimoteurs durement touché s'éloigna en perdant de l'altitude. Lors du debriefing, un pilote s'exclama avec mépris : « Qu'est-ce qu'ils se payent notre gueule les Fritz depuis deux ans ! Au moins trente kilomètres de moins que nous sur nos vieux zincs. C'est ça la célèbre flotte de Göring ? ».

Et Magnin de rêver à l'avenir : « Jusqu'à cette guerre, les Junkers avaient constitué l'essentiel de la flotte de bombardement allemande. C'étaient des avions commerciaux transformés, et la confiance de l'Europe en la technique allemande avait vu en eux une flotte de guerre. Leur armement, excellent, n'était pas efficace. (...) Pendant deux ans, l'Europe avait reculé devant la constante menace d'une guerre qu'Hitler eût été techniquement incapable d'entreprendre... ». Il était exact que les Ju 52 artisanalement transformés en bombardiers commençaient à être dépassés. Les aviateurs allemands n'affrontaient maintenant plus les disparates chasseurs désuets de l'aviation militaire républicaine achetés un peu partout au petit bonheur la chance mais bien de fort bons appareils soviétiques. Pour les maintenir à distance, les 'Pedros' et 'Pablos' devaient se reposer sur leurs escortes de chasse tout en attendant l'arrivée des renforts de la future Legion Condor. Le Lt. Hoyos a donné sa vision de cette époque-

charnière : « L'activité principale se concentra plus en plus sur Madrid. Mais la Staffel devait accomplir bien d'autres tâches. Les six appareils étaient handicapés par divers éléments : le temps devenait de plus en plus mauvais, les jours raccourcissaient et l'aérodrome de San Fernando (**Note** : celui de Salamanque, base des Ju 52 de bombardement) tournait de plus en plus à la gadoue. Une attaque de nuit d'Albacete n'avait pas été une réussite, on n'avait qu'à peine mitraillé les hangars. L'obscurité avait empêché de distinguer l'objectif. Épuisés et dépités, les équipages s'en étaient revenus. Les nerfs étaient à vif car il fallait trop souvent voler en PSV. Le 4 novembre, nous subîmes notre première perte lorsque le Lt. Kolbits (**Note** : en fait Kolbitz) fut tué. Les premiers chasseurs rouges étaient parvenus à Madrid et leur présence se faisait sentir. Le 13 novembre, deux pilotes de chasse allemands qui nous escortaient tombèrent face à l'adversaire. Ce furent des jours difficiles pour la Staffel confrontée à un ennemi numériquement supérieur. Mais, néanmoins, nous continuions à voler pour assister les troupes au sol poussant dans les faubourgs de Madrid. Chaque jour, nous étions engagés dans des combats aériens. Les Rouges avaient du respect pour nos mitrailleurs. Mais cela pouvait-il suffire ? Nous étions six face à soixante ou quatre-vingts chasseurs. 'On ne peut reculer', nous disait von Moreau et nous continuions à combattre. Le 15 novembre, les troupes de Franco étaient à la Cité Universitaire et les Pedros et Pablos partirent avec leur chargement de bombes vers Madrid. Un chasseur nous intercepta et son tir me blessa. Mon mitrailleur Noller le frappa de son tir et le repoussa. Notre appareil très endommagé rejoignit les autres. Mes camarades me prodiguèrent les premiers soins. Deux semaines plus tard, je repartis au combat ».

### La Legion Condor

'Feuerzauber' étant dépassé, place à la Legion Condor ! Cette force autonome se voulant dès le départ indépendante d'une armée nationaliste brotillonne, rassemblait une unité de chasse (J/88), une de bombardement (K/88), une de reconnaissance (A/88), une de reconnaissance en mer (AS/88), etc. Cela sans oublier un détachement de Flak et un autre de blindés légers. Dès le 7 novembre, le premier vapeur quitta Stettin pour l'Espagne. Il fut suivi d'une vingtaine d'autres amenant hommes et matériel avec une précision toute germanique. Le K/88 qui nous intéressait était composé comme suit :

-Stab K/88. Nombre d'auteurs affirment que son Commandeur était le Major Robert Fuchs bien que sa biographie officielle ne le cite à ce poste qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.