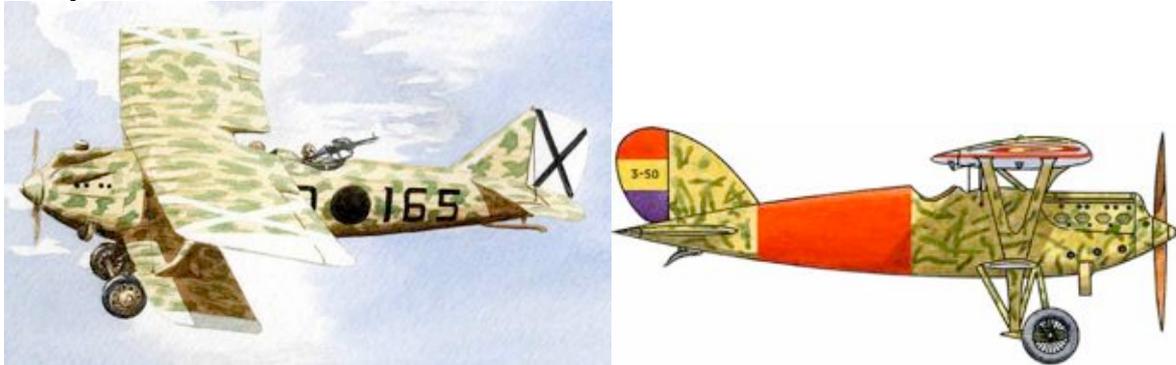


PANORAMA DE L'AVIATION ESPAGNOLE PENDANT LA GUERRE CIVILE.

En 1936, l'aviation militaire espagnole ne comprend que 400 appareils, tous de modèle ancien : essentiellement des bombardiers légers **Bréguet XIX** de 1922 et des chasseurs **Nieuport 52** de 1927.



Quand débute la Guerre Civile, les Rebelles n'ont que 95 avions (dont seulement 8 chasseurs). Les Républicains, eux, disposent de 235 avions plus ou moins aptes au combat. Franco va tout de suite solliciter l'aide de Mussolini et d'Hitler, tandis que les Gouvernementaux vont faire appel à Blum et à Staline.

Franco demande à l'Italie l'envoi de 12 bombardiers Savoia et 6 chasseurs Fiat. Ils lui sont envoyés dès le 31 juillet 1936. Il réclame aussi à l'Allemagne 10 avions de transport. Hitler lui en expédie 20 (des Junkers 52) et, en plus, ils sont transformables en bombardiers. Par la suite, ces deux pays lui enverront plus de 1550 appareils avec tout le personnel nécessaire. Ils formeront l'« Aviazione Legionaria », pour les Italiens et la « Légion Condor » pour les Allemands.

De son côté, le gouvernement du Front Populaire espagnol va s'adresser à son homologue français, dirigé par Léon Blum, qui tergiverse, et n'enverra finalement que 25 chasseurs et 20 bombardiers (de 12 types différents !).

Les Républicains cherchent alors à se procurer des avions un peu partout dans le monde, auprès des fabricants et des marchands d'armes, mais ils n'obtiendront, en 1937 et 1938, qu'une centaine d'appareils de combat, plutôt démodés : des chasseurs Bristol Bulldog, Dewoitine 371, Letov 231 et des bombardiers légers Potez 25, Koolhoven FK 51 et Grumman G23.

Le principal soutien viendra d'Union Soviétique qui expédiera plus de 850 chasseurs et bombardiers, ainsi que leurs équipages. Les pilotes soviétiques opéreront dans des escadrilles pratiquement autonomes.

Au total, au cours de la guerre, les Gouvernementaux disposeront de près de 2000 avions et les Rebelles 1800. Mais, sur ce nombre, ces derniers peuvent compter sur plus de 1500 appareils de combat récents et performants, alors que les Gouvernementaux n'en ont que 1300, et la moitié sont techniquement dépassés.

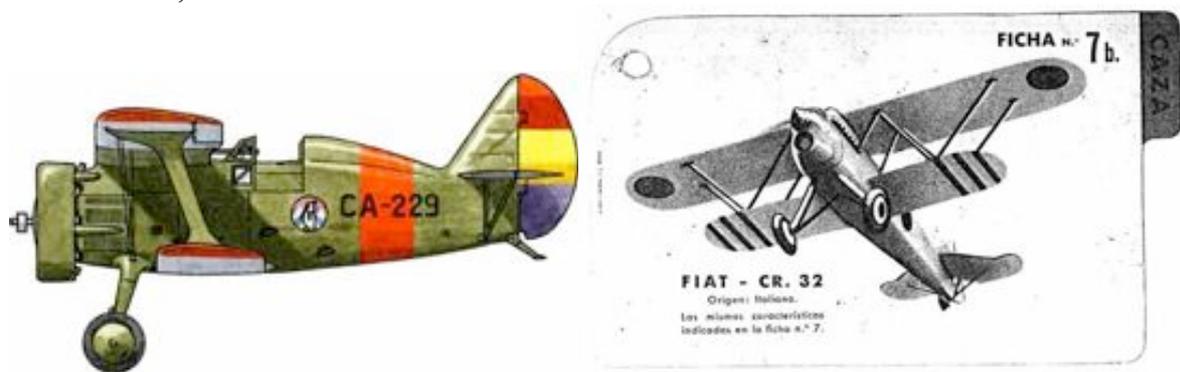
Près de 400 types d'avions différents ont pris part à la Guerre d'Espagne, souvent à un très petit nombre d'exemplaires (prototypes ou avions civils vendus par des particuliers).

L'aviation de chasse

Au cours des 32 mois de guerre, la République parviendra à aligner 825 appareils face aux 730 chasseurs des rebelles et de leurs alliés italiens et allemands.

Au début, les Nieuport des Gouvernementaux sont surclassés par les Heinkel 51 de la Légion Condor. Seuls les Dewoitine 372 et les Loire 46 envoyés par la France parviennent à peu près à faire jeu égal avec le chasseur allemand, mais ils se révèlent tout de même inférieurs aux Fiat italiens. Tout va changer avec l'arrivée des chasseurs russes à la fin de l'automne 1936. Les allemands rétabliront cependant l'équilibre l'année suivante avec l'envoi des premiers Messerschmitt 109.

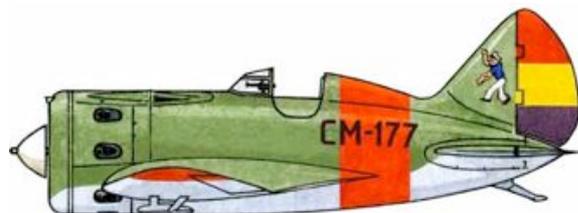
Pour les Républicains, l'avion emblématique de la Guerre Civile est le « Chato », pour les Nationalistes, c'est le « Chirri ».



Le **Chato** est un chasseur biplan conçu par l'ingénieur russe Polikarpov sous le nom d'Istribitel 15 (chasseur n° 15). Le nom de Chato signifie qu'il a le museau aplati. Au début les russes l'appelaient « Rak » (l'Ecrevisse) et les Nationalistes « Curtiss ». Les Espagnols en ont reçu 130 de Russie et en ont construit 237 sous licence. Il était très maniable et, surtout, armé de 4 mitrailleuses à une époque où la plupart des chasseurs n'en avaient que 2.

Son adversaire était le **Fiat CR-32**. Il a été conçu par l'ingénieur Rosatelli, d'où les initiales CR de son nom, qui veulent dire « Caccia Rosatelli » et qui se prononcent « Chirri ». C'était l'avion de l'as nationaliste García Morato. Il a été livré à 376 exemplaires par l'Italie et la société Hispano-Suiza, en a encore construit plus de 100 après la fin de la guerre.

Le Messerschmitt 109 et son adversaire, le Mosca, sont les premiers chasseurs monoplans à train rentrant utilisés en combat.



Mosca signifie la Mouche en Espagnol, mais évoque aussi son origine : Moscou. Les Russes l'appelaient « Ichak » (le Petit âne) ou « Schucka » (le Brochet) et les Rebelles « Boeing », puis « Rata » (le Rat). C'était encore une réalisation de Polikarpov : l'Istribitel 16 (chasseur n° 16). 278 exemplaires ont servi dans les rangs républicains à partir de novembre 1936. Les modèles livrés en 1938 étaient des « Super Mosca » à moteur plus puissant et armés de 4 mitrailleuses.

Le **Messerschmitt 109**, qui sera le chasseur standard de la Luftwaffe pendant toute la seconde guerre mondiale, a équipé la Légion Condor à partir du printemps 1937 (131 exemplaires). Les appareils livrés à la fin de 1938 étaient du type E et pouvaient voler à plus de 500 km/h.



L'aviation de bombardement et d'assaut

C'est surtout le bombardement de la population civile des grandes villes espagnoles qui a frappé l'opinion publique, mais aussi l'emploi, pour la première fois, des bombardiers en piqué.

Les Nationalistes vont utiliser près de 800 bombardiers, presque tous de conception récente. 465 d'entre eux sont des multi moteurs pouvant emporter une charge considérable de bombes. Les Républicains disposeront de moins de 500 avions de bombardement, dont seulement 165 sont des appareils moyens et lourds.

En infériorité numérique, ces derniers vont cependant employer intensément les 15 exemplaires de **Potez 54** livrés par la France. C'est le bombardier lourd sur lequel voleront les équipages de l'escadrille « España ». Constituée par André Malraux, elle était composée de volontaires internationaux, parmi lesquels il y avait au moins 150 Français, la plupart issus de l'Armée de l'Air. Les autres volontaires étaient principalement des antifascistes italiens, belges ou venus d'Europe centrale. Intégrée dans l'aviation républicaine, l'action de cette escadrille sera plus symbolique qu'efficace en raison des faibles moyens qui lui sont affectés (elle ne disposera jamais de plus de 4 bombardiers en même temps).



Dans l'aviation républicaine, le Potez sera remplacé, à partir de novembre 1936 par le **SB Katiouchka**, conçu par Tupolev. Le prenant pour une copie d'un modèle américain, les Nationalistes appelaient cet appareil « Martin bomber » puis, à la fin de la guerre « Sofia ».

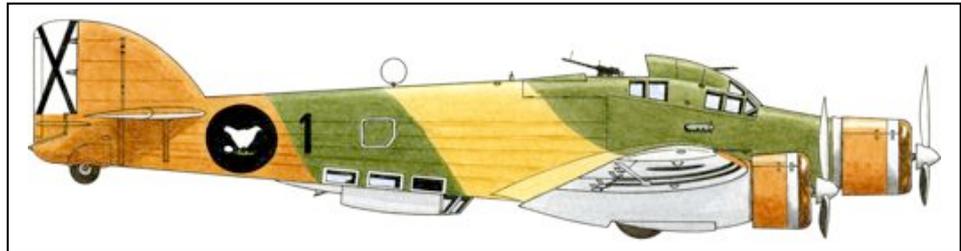
C'était un bombardier bimoteur rapide, livré à près de 100 exemplaires, qui se fera remarquer en bombardant le cuirassé allemand Deutschland dans la baie de Palma de Majorque en mai 1937. Cette attaque, qui fit 31 morts et 73 blessés, aura pour conséquence le bombardement de représailles effectué par la marine allemande contre la ville d'Almería.



Les Gouvernements disposeront aussi, en petit nombre (8 ou 9 exemplaires), d'un avion civil acheté aux Etats-Unis et transformé en bombardier rapide par les anciens ateliers Hispano d'Alicante : le Vultee V-1A.

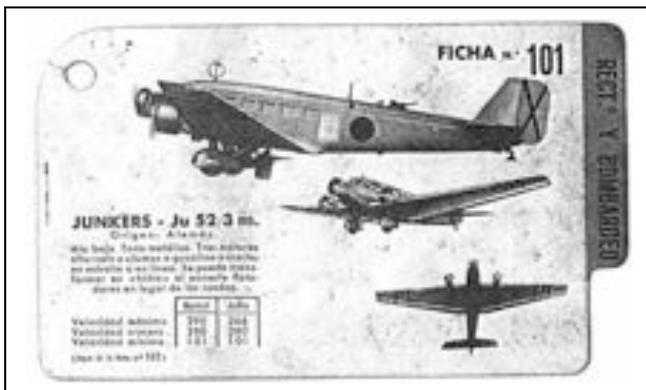
Côté nationaliste, les 12 bombardiers Savoia 81 envoyés par Mussolini dès la fin juillet 1936 seront suivis de 76 autres appareils du même modèle. A partir de 1937, l'Italie enverra 100 exemplaires de son successeur, le **Savoia 79**, plus rapide et plus performant.

Ils agiront d'abord lors des attaques de Madrid et de Malaga puis, à partir de leur base de Majorque, ils participeront aux raids, de jour ou de nuit, contre les ports de la côte Méditerranéenne : Barcelone, Tarragone et Valence.



Avec le **Junkers 52**, dont Hitler enverra au moins 70 exemplaires, les Nationalistes disposeront d'un avion polyvalent, servant à la fois de transport de troupes et de bombardier.

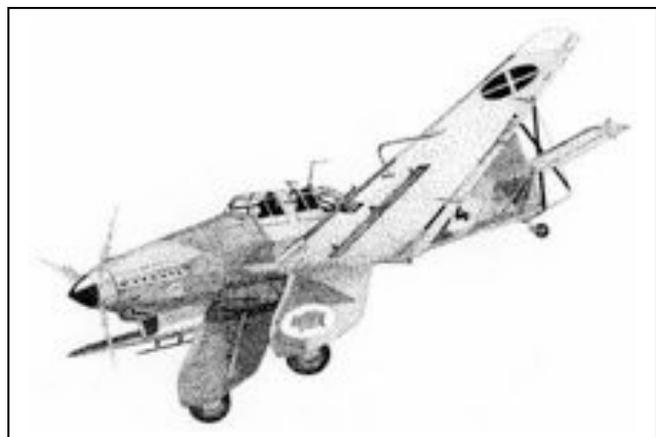
C'est l'avion du premier pont aérien de l'histoire (au dessus du détroit de Gibraltar), mais aussi l'avion de Guernica où, pour la première fois ont été utilisées des bombes incendiaires au phosphore qui ont anéanti l'ancienne capitale basque. Le but de ce bombardement, réalisé par la Légion Condor (bien que 3 appareils italiens y aient participé) était essentiellement expérimental.



Son successeur sera le Heinkel 111. Il a participé aussi au bombardement de Guernica avant de se faire connaître, trois ans plus tard, lors du Blitz de Londres.

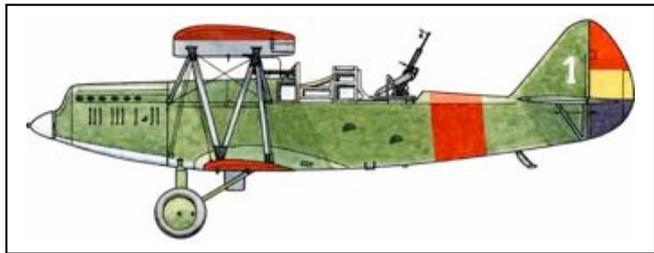
En Espagne les Junkers étaient appelés « Pablo » et les Heinkel « Pedro ».

Autre expérience, conduite en Espagne par les Allemands : le bombardement en piqué. Effectué au début par des Henschel 123 biplans (surnommés « Angelitos » par les Espagnols) ce type de bombardement a été poursuivi par les **Junkers 87**, les célèbres « Stuka », notamment lors des batailles de Teruel et de l'Ebre. A la fin de la guerre, tous les appareils de ce type (une quinzaine) sont retournés en Allemagne, alors que les autres avions de la Légion Condor ou de l'Aviazione Legionaria ont été cédés aux Espagnols.



L'emploi de ces avions sera certes spectaculaire, mais très limité. Les deux camps en présence utiliseront, pour l'attaque au sol, des chasseurs ou des bombardiers légers pouvant à la fois mitrailler les tranchées et larguer des bombes anti personnel.

Les Républicains emploieront à cet effet plus de 90 exemplaires de R-5 « Rasante » et **R-Z « Natacha »**, prédécesseurs des « Sturmovick » de la IIème guerre mondiale.



Les Nationalistes inaugureront la tactique dite de « cadena » (chaîne), mitraillage des troupes au sol effectué par des Heinkel 45 ou 51 allemands et des Romeo 37 italiens.

En 1938, l'Italie enverra en Espagne 23 Breda 65, avion d'assaut conçu spécialement pour l'attaque au sol.

Pour le repérage et l'attaque des navires ravitaillant la République par les ports de la Méditerranée, les Nationalistes vont employer des hydravions CANT Z-501 et Z-506, d'origine italienne, tandis que la Légion Condor, basée à Pollensa, à Majorque, utilisera ses lourds Heinkel 59, surnommés « Zapatones » (grandes chaussures) à cause de leurs énormes flotteurs.

L'aviation de transport et de liaison

Dans les premiers jours du conflit, les appareils de transport de l'aviation militaire ou de la compagnie nationale LAPE (des trimoteurs Fokker et des Douglas bimoteurs) sont utilisés comme bombardiers par les deux partis.

Le détroit de Gibraltar étant bloqué par la flotte républicaine, les Rebelles vont rapidement utiliser ces appareils, augmentés des bombardiers reçus d'Italie et d'Allemagne, pour transporter leurs troupes du Maroc en Andalousie.

Les Républicains, quant à eux, vont employer leurs Fokker et Douglas de la LAPE pour leurs liaisons avec la France, mais aussi avec les Provinces basques, coupées du reste de la République.

Le **Douglas DC-2**, prédécesseur du célèbre « Dakota », a été utilisé pendant toute la durée de la guerre. Un seul sera perdu, alors qu'il était stationné sur l'aérodrome de Santander. Les autres voleront sans aucun incident, souvent en surcharge, comme lorsque l'un d'eux a évacué 40 personnes depuis la plage de l'Estartit jusqu'à Toulouse en février 1939.



Les Gouvernementaux disposeront de 6 exemplaires, dont celui ayant appartenu au chancelier autrichien Dollfuss, assassiné par les Nazis, et de l'ancien DC-1 du milliardaire-avionneur

Howard Hughes. Ces appareils étaient très appréciés par les membres de l'Etat major républicain et notamment par le commandant de l'aviation soviétique en Espagne, Yakob Schmouskevitch, au point qu'il adoptera le pseudonyme de Général Douglas.

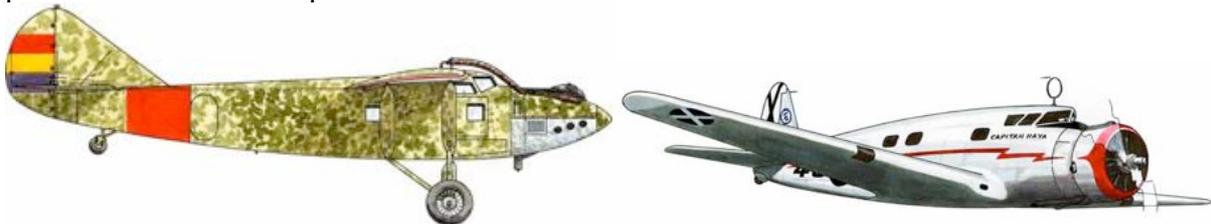
Un des Douglas de la LAPE, capturé à Séville par les Rebelles au début du conflit, servira, occasionnellement, d'avion personnel au général Franco.

La flotte de la LAPE, compagnie commerciale militarisée par les Républicains, va ensuite s'enrichir de divers appareils : Caudron Goëland achetés à Air France, Fokker XX provenant de la KLM, Northrop Delta acheté en Suède, Bréguet Fulgur, ancien participant de la course Istres-Damas-Paris, De Havilland Dragon Rapide, etc...

De leur côté, les Nationalistes vont créer la compagnie Iberia qui emploiera, pour le transport des passagers, 8 Junkers 52 fournis par l'Allemagne.

Pour le transport purement militaire, l'aviation républicaine se procurera aussi, auprès de différentes compagnies aériennes européennes, neuf **Laté 28**, trois trimoteurs Fokker IX, XII et XVIII, un Koolhoven FK-40, un Clarck GA-43 et deux Lockheed Orion, puis, auprès des Etats-Unis et de la Tchécoslovaquie, une dizaine d'Orion supplémentaires, deux Northrop Delta, quatre Fleetster 20A et trois Avia 51.

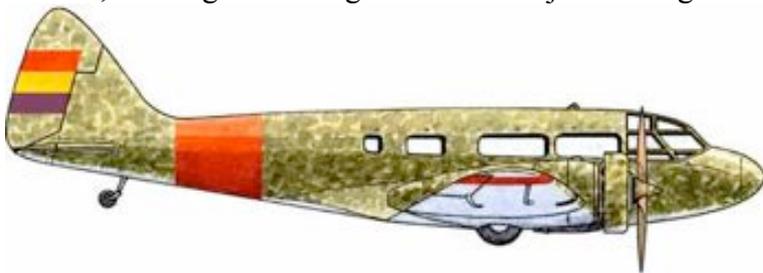
Les services d'ambulance vont être effectués d'abord par des Farman 190 et 402, puis par de petits bimoteurs Monospar.



Pour la liaison, le haut commandement nationaliste va tout d'abord utiliser quelques Junkers W34, puis de rapides appareils américains pris à l'ennemi (Lockheed Electra, Northrop Delta, **Vultee V1A**). Ils ont été capturés en plein Atlantique, à bord du cargo « Mar Cantábrico » qui les avait chargés à New-York à destination des Gouvernementsaux. L'Electra sera l'avion personnel du général Kindelán, chef de l'aviation nationaliste.

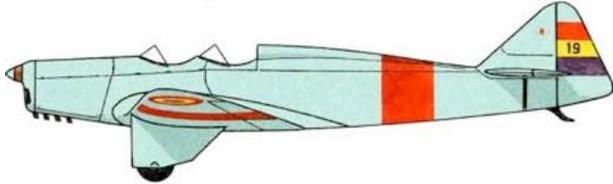
Ils se serviront également de deux Airspeed Envoy achetés en Angleterre (dont un affecté au général Mola, à bord duquel il sera tué dans un accident en 1937).

Les Républicains emploieront aussi ce type d'appareil, à la fois dans l'aviation militaire et dans la compagnie franco-espagnole Air-Pyrénées, laquelle assurait la liaison entre le Pays Basque et la France. C'est un **Airspeed Envoy** qu'empruntera le président Aguirre lors du transfert du gouvernement d'Euzkadi à Barcelone en 1937. C'est également avec ce type d'appareil que le général Miaja, chef de la junte militaire qui avait pris le pouvoir en 1939 à Madrid, se réfugiera en Algérie le dernier jour de la guerre civile.



Pour la liaison entre escadrilles et état-major, les Nationalistes vont employer des appareils de toutes provenances (Farman 193 français, RWD-13 polonais, Monospar et Percival Vega Gull anglais) tandis que les allemands de la Légion Condor vont utiliser une dizaine d'appareils légers (Fieseler Storch, Klemm 32 et Messerschmitt Taifun).

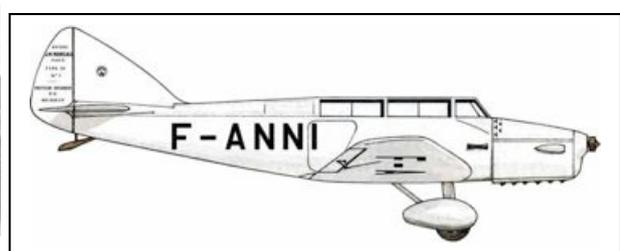
Chez les Républicains, seront affectés à ce même emploi, une quarantaine de **Gonzalez-Gil GP-1** de construction espagnole ainsi que divers appareils de tourisme réquisitionnés ou acquis à l'étranger, certains n'existant qu'à un seul exemplaire.



Parmi ces « oiseaux rares », on trouve le **RWD-9**. Conçu en Pologne par Rogalski, Wigma et Drzewiecki, il avait été acheté par le gouvernement espagnol avant la guerre civile et servait à la liaison entre le Pays Basque et la Catalogne lorsqu'il fut accidenté près de Limoux le 31 octobre 1936. Quelques éléments de l'appareil ont été conservés. C'est aujourd'hui le seul avion espagnol dont les restes permettent de voir le drapeau républicain peint sur le gouvernail.



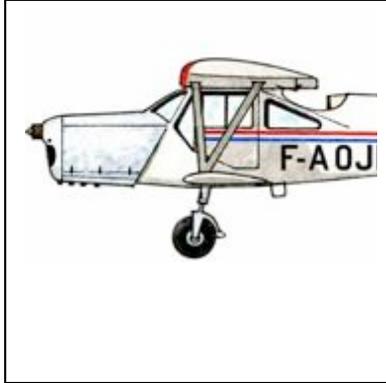
Le **Maillet 21** était un avion de course français acheté par la République espagnole au début du conflit. Lors de son convoyage, piloté par les volontaires américains Edwin Lebovitz et Abraham Shapiro (d'anciens marchands de chaussures de Brooklyn, dont les pseudonymes en Espagne étaient Ed Lyons et Art Vasnit), il a perdu l'hélice en vol et a dû se poser sur la plage de Gruissan, près de Narbonne. C'était un de ces avions qui ne pouvaient pas servir à grand chose en Espagne, tout comme le **Moreau 10**, un triplace de tourisme, démodé et mal commode, que son propriétaire, un industriel parisien, essayait de vendre à un syndicat anarchiste à Barcelone. L'avion a été accidenté légèrement à Vidreras en 1937 et son propriétaire assassiné avant d'avoir été payé.



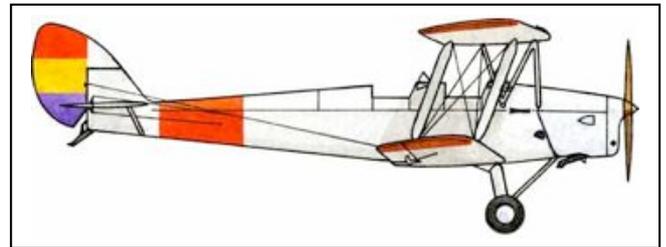
En tout l'aviation de transport et de liaison républicaine pourra compter sur 150 appareils (contre 100 chez les Nationalistes), mais le nombre de modèles différents (plus de 60) rendait leur entretien difficile.

L'aviation d'école et d'entraînement

L'apprentissage des pilotes républicains s'est fait d'abord en France (dans les écoles de Bourges, Orly, Meaux, Royan, etc...), puis en URSS (à Kirovabad). Ces deux pays ont chacun mis à la disposition des élèves espagnols une centaine d'appareils (Caudron Luciole, **Hanriot 182**, Potez 25 et 60, Polikarpov U-2 et UTI-4, Yak UT-2, bimoteurs SB).



En Espagne la formation des équipages des avions n'a véritablement débuté qu'au



début de 1938 avec la livraison de nouveaux matériels (Caudron de type Luciole, Aiglou ou C-59, Farman Alizé, Morane parasols, Romano 82, **De Havilland Tiger Moth**,

Dragon Rapide et Dragonfly).

Le perfectionnement se faisait sur des appareils de combat déclassés (Nieuport 52, Bréguet XIX, Chato et Mosca).

Côté nationaliste, quelques pilotes ont été formés en Italie (à Foggia), mais ensuite, les écoles d'Andalousie ont permis l'apprentissage du vol (essentiellement sur Bücker 131, Götha 145 et Arado 66) à plusieurs promotions d'aviateurs.

Le perfectionnement et l'entraînement des équipages aux diverses spécialités avait lieu sur biplaces Fiat CR20 et CR30, monoplaces Bücker 133, sur d'anciens chasseurs PWS-10 ou Romeo 41 et sur des bombardiers périmés comme le Bréguet XIX.

Le nombre d'avions employé à ces tâches en Espagne a été d'environ 300 chez les Républicains et 200 chez les Nationalistes.