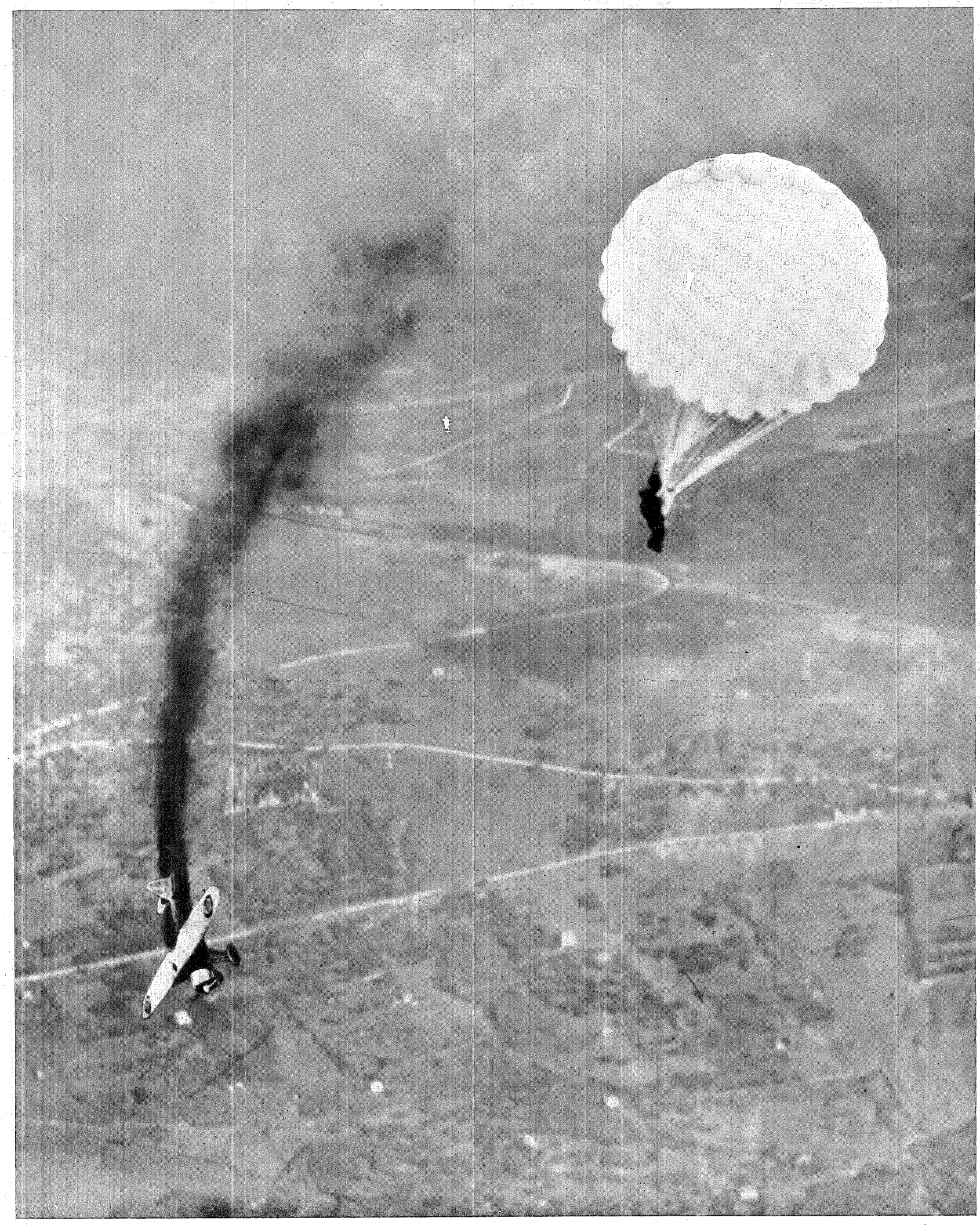
96e ANNÉE. — No 4972

L'abonné à l'édition n° 1 reçoit avec ce numéro LA PETITE ILLUSTRATION contenant la troisième partie d'un roman de Claude Houghton : L'EPAISSEUR D'UN CHEVEU, traduit de l'anglais par Louis Postif.

N 1938

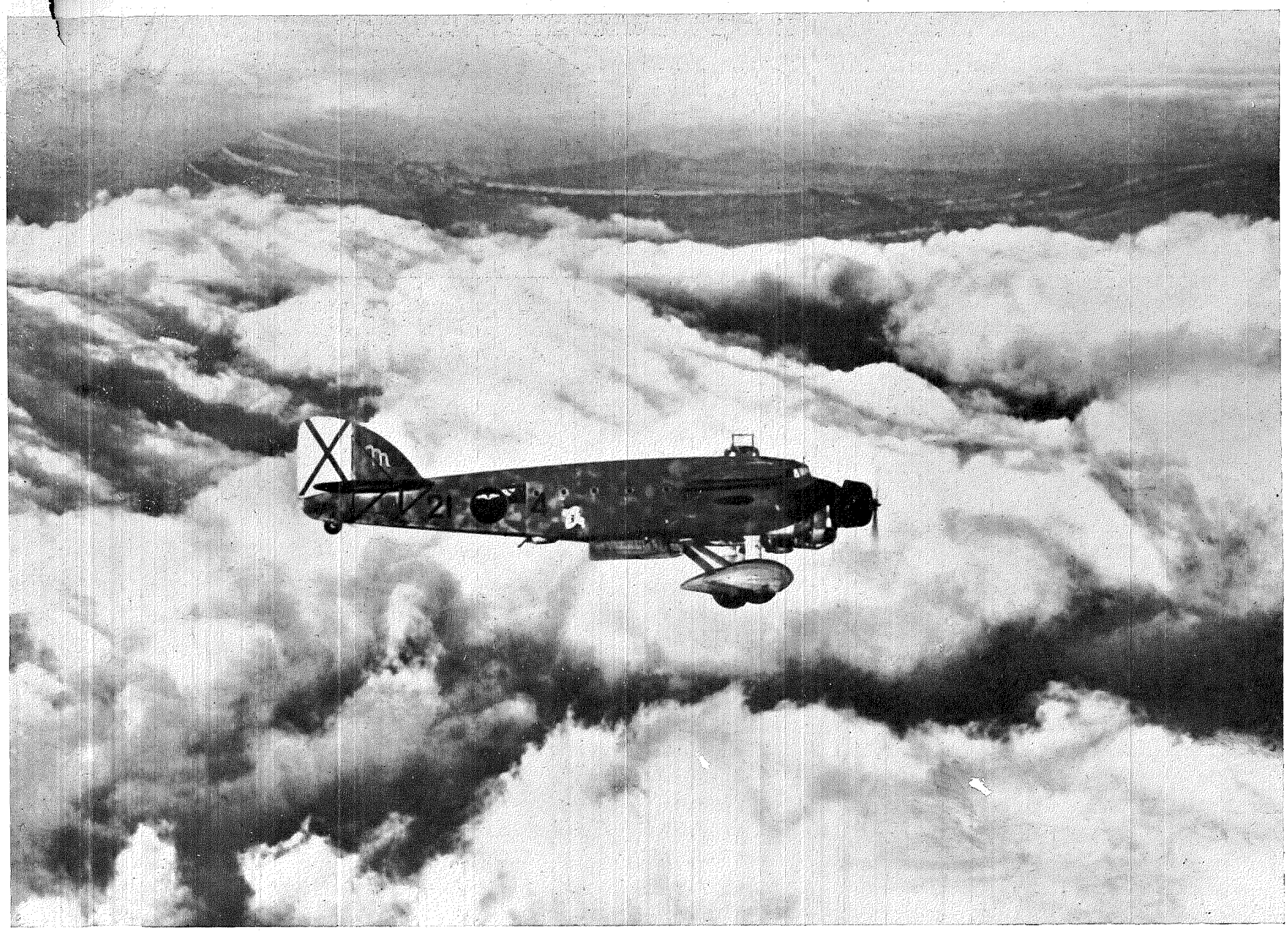
L'ILLUSTRATION

RENÉ BASCHET, DIRECTEUR
LOUIS BASCHET, CODIRECTEUR
GASTON SORBETS, RÉDACTEUR EN CHEF



L'AVIATION DE CHASSE « LÉGIONNAIRE » AU SERVICE DES NATIONALISTES ESPAGNOLS

Le pilote d'un monoplace Dewoitine D-371, incendié en combat, vient de sauter en parachute.



Le bombardier italien marqué de l'initiale « M ».

L'*Ala d'Italia*, reproduisant cette photographie, attire l'attention du lecteur sur le « M » inscrit sur la dérive en avant du gouvernail blanc à croix diagonale. Il n'est pas probable que l'initiale du Duce ait pu figurer sur un autre avion que sur le Savoia piloté par son fils.

L'AVIATION ITALIENNE LÉGIONNAIRE DANS LA GUERRE D'ESPAGNE

Depuis quelques semaines, les bombardements aériens jouent dans la guerre d'Espagne un rôle prépondérant. Il ne s'agit pas seulement d'opérations militaires à objectifs définis, mais de raids meurtriers qui ont causé parmi la population civile des pertes considérables de vies humaines. D'autre part, des navires de commerce neutres, britanniques et français, ont été coulés dans les ports espagnols. Il est même arrivé que des escadrilles, qui n'ont pu être identifiées, aient, par erreur ou à bon escient, laissé tomber leurs projectiles en territoire français, aux abords de la frontière pyrénéenne. Cette recrudescence d'attaques par la voie des airs a créé une situation internationale assez tendue, analogue à celle qui existait lors des actes de « piraterie » en Méditerranée. Les puissances se préoccupent aujourd'hui de conjurer ce nouveau péril. L'article qu'on va lire emprunte donc aux événements récents son actualité. Il utilise une documentation frappante que notre collaborateur spécialement chargé des questions aériennes avait réunie depuis quelque temps et qui a été puisée, en toute objectivité, à des sources officielles d'une indiscutable authenticité.

LES aviations qui s'affrontent depuis plus de vingt mois dans le ciel d'Espagne sont, du côté nationaliste, formées d'éléments italiens et allemands ; du côté gouvernemental, d'éléments russes et espagnols, ceux-ci disposant surtout de matériels russes et de quelques séries disparates d'autres avions étrangers, notamment américains (1). Mais, exception faite pour quelques images d'avions abattus et aussi de vieux bombardiers Junkers publiées par la presse allemande, les témoignages photographiques de cette guerre aérienne ont été infiniment rares jusqu'à la fin de 1937.

Dans les derniers mois, cependant, la presse italienne a fait place de façon de plus en plus systématique aux photographies enregistrant l'activité de l' « aviation légionnaire », c'est-à-dire des unités entièrement italiennes — personnel, matériel, commandement, état-major — combattant du côté du général Franco.

En particulier, l'*Ala d'Italia* — publication hebdomadaire de l'Editoriale Aeronautica, de Rome — a consacré à cette aviation italienne en guerre un numéro spécial, et les éditeurs ont bien voulu mettre à notre disposition différents documents extraits de ce numéro spécial, que nous reproduisons dans ces pages.

Images d'aviation de chasse. Toutes montrent, en vol de groupe ou dans le combat, les monoplans Fiat CR-32, dont la Regia Aeronautica d'Italie est elle-même équipée, type d'avion biplan déjà ancien, mais qui, disposant d'un bon moteur, prend souvent l'avantage dans la mêlée aérienne sur les mono-

(1) Il n'est pas dans nos intentions de passer sous silence la participation de matériels français — quelques dizaines d'appareils disparates, pourvus en Espagne d'armements de fortune — au début de la guerre espagnole ; mais c'est un fait que ces matériels n'ont jamais constitué un véritable ensemble organique.

18.6.38

plans rasses, plus rapides et moins maniables. Les images reproduites ci de deux de ces mêlées n'ont pas la qualité des fameux documents Cockburn-Lange de 1916 et 1917, que nous avons publiés en 1932 ; mais, prises dans des conditions très analogues, elles évoquent une réalité tout à fait comparable.

L'aviation légionnaire de bombardement n'a d'abord été équipée que de trimoteurs Savoia S-81, et c'étaient deux avions de ce type, avec équipages italiens, qui avaient subi au Maroc français — le 30 juillet 1936 — l'un, un atterrissage forcé, l'autre, un accident mortel pour tous ses occupants. Les premières escadrilles de ce type, venues de Sardaigne, ont eu un rôle important dès août 1936 en facilitant de façon décisive le transfert en Espagne des forces réunies au Maroc par le général Franco. D'après l'*Ala d'Italia*, neuf trimoteurs S-81 réussirent alors à écarter du détroit les principaux éléments du barrage naval établi par les gouvernementaux.

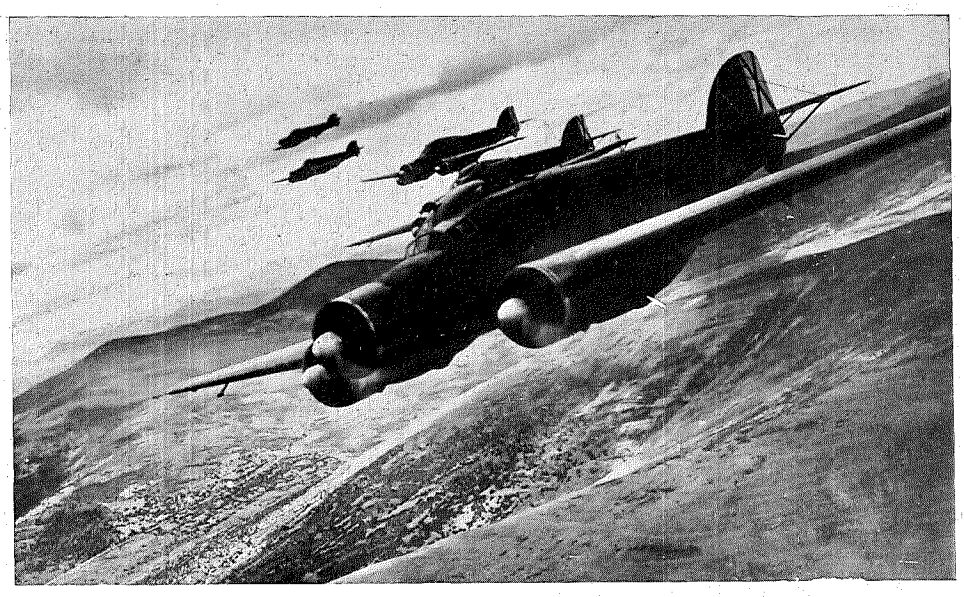
Mais c'est aux Baléares que quelques avions — trois Fiat de chasse, un hydravion de chasse Macchi et trois bombardiers Savoia S-81 — semblent avoir eu, par harcèlement incessant, une action extraordinairement efficace contre le corps de débarquement Bayo de la fin d'août au 6 septembre 1936.

Ce harcèlement aérien, par intervention à la mitrailleuse et à la bombe, est une des caractéristiques de la guerre d'Espagne ; il exprime bien, à notre avis, l'extrême dilution des effectifs qui y sont engagés et leur faible dotation en armes antiaériennes ; tous les avions, de quelque catégorie d'emploi qu'ils relèvent, y ont pris part. Mais ce sont naturellement les seuls bombardiers qui ont charge des opérations de destruction menées loin à l'arrière des lignes.

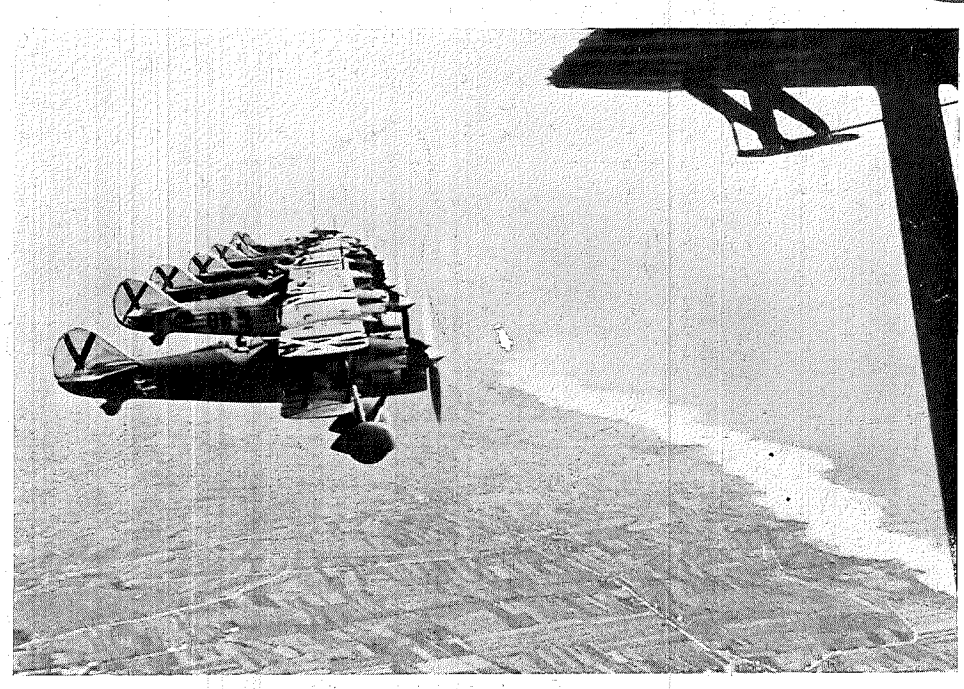
De ces opérations la collection de l'*Ala d'Italia* apporte de nombreux témoignages. A coup sûr, ils ont été choisis dans un lot plus important encore, de façon que les images publiées prouvent l'habileté des équipages et aussi le souci du commandement de ne s'attaquer qu'à des objectifs d'intérêt militaire direct : navires dans les ports, positions tenues par l'infanterie, bases de ravitaillement. Mais nous ne doutons pas de cette habileté, fondée — comme l'a dit le Duce — « sur l'expérience de trois guerres », ni de la volonté du commandement, qui s'efforce de concilier, dans le cadre du combat, avec l'humanité le souci de l'efficacité militaire maximum.

Néanmoins, ces bombardements atteignent déjà cruellement les civils ; cependant, tout ne les déplorant et en s'élevant avec force contre leurs répercussions tragiques sur les non-combattants, qui s'en étonnerait quand on sait la précision approximative d'un bombardement fait à grande altitude, quand on sait aussi à quel point les éléments de force et de résistance d'un pays sont aujourd'hui étroitement mêlés à toute sa population et à toutes ses ressources ?

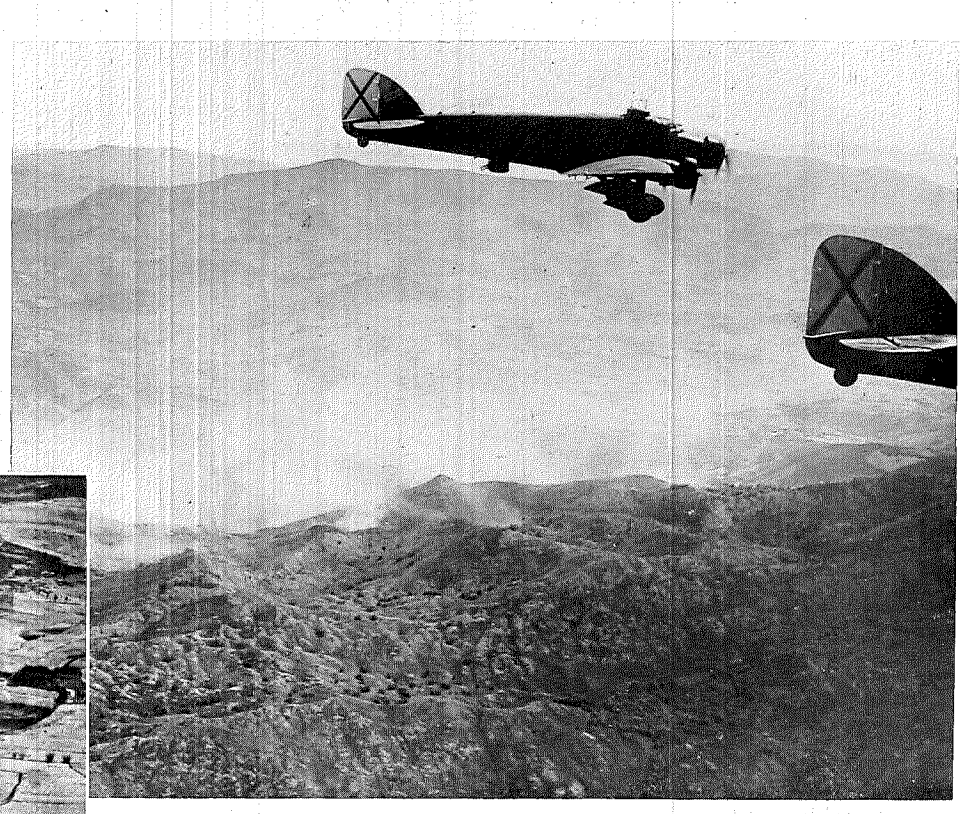
D'ailleurs qu'on ne s'imagine point que les horreurs et les tristesses de la guerre d'Espagne puissent donner une idée, sinon approximative, de ce que pourrait être une vraie guerre européenne. Jusqu'à présent, le caractère « total » de la guerre moderne a été malgré tout atténué au delà des Pyrénées, probablement à raison même du caractère fratricide des opérations : c'est ainsi que l'on n'a pas enregistré de bombardements des grandes villes par les gaz, éventualité tragique qui ne devrait pas être écartée, s'agissant d'une conflagration européenne. Puisse cette constatation rendre plus redoutable encore au cœur des hommes l'extension possible du conflit sanglant à l'Europe et contribuer à en écarter la venue...

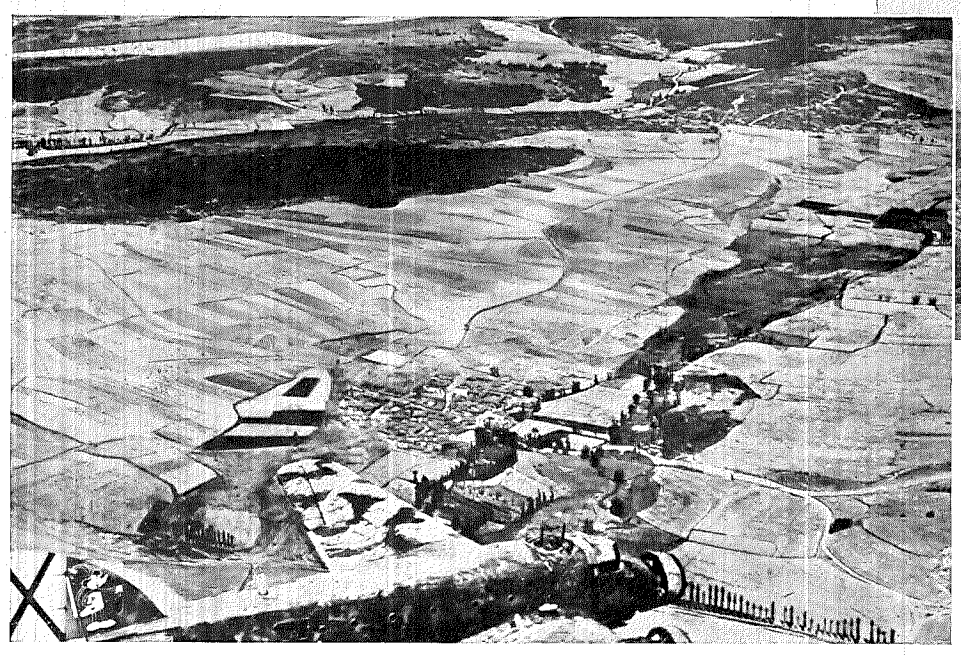


Une escadrille des plus rapides bombardiers italiens — trimoteurs Savoia S-79 analogues à ceux de la course Istres-Damas-Paris — piquant vers les positions gouvernementales.



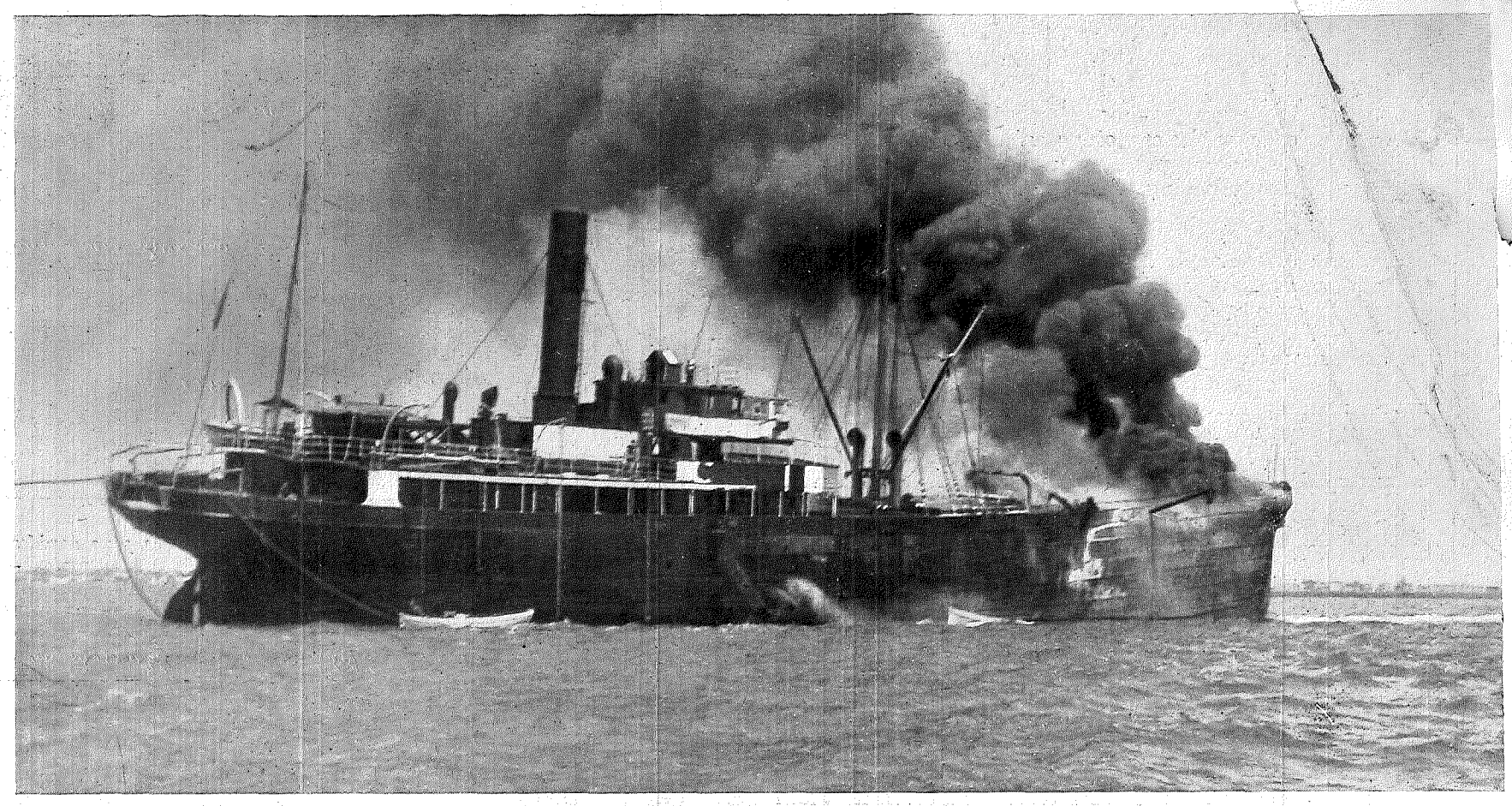
Vol de groupe d'une demi-escadrille.





Différences de visibilité selon l'éclairage et l'angle de vue.

En haut, en silhouette noire, les trimoteurs Savoia S-81 se détachent avec une netteté parfaite sur le ciel et sur le fond pâle de la terre où l'on se bat ; au-dessous, on a peine à discerner un de ces mêmes trimoteurs, tant — au bas de l'image — sa bigarrure étudiée se confond avec celle du sol.



Le cargo français El-Djem *en flammes dans le port de Valence.*

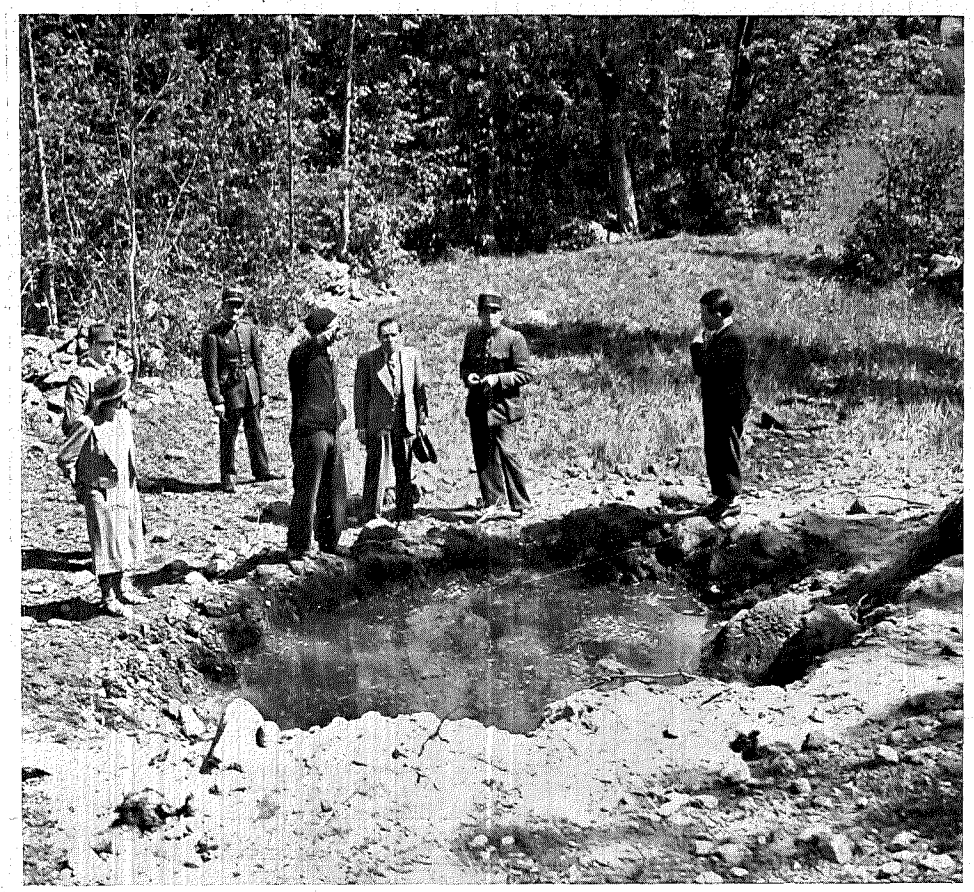
LA GUERRE D'ESPAGNE

La réduction de la poche de Teruel n'a pas apporté de ralentissement à l'offensive nationaliste. Celle-ci, au contraire, a continué à se développer d'une façon favorable, malgré la résistance très vive opposée par les troupes gouvernementales.

Les colonnes du général Aranda et le corps d'armée de Galice n'avaient pu, jusqu'ici, s'emparer d'Albocacer, fortement défendu, mais cette position avait été contournée par le sud et l'avance avait progressé d'une vingtaine de kilomètres en direction de Castellon de la Plana. Mais le 11 juin Albocacer était enlevé d'assaut et toutes les hauteurs avoisinantes occupées. En même temps, la première division de Navarre, commandée par le général Garcia Valino, progressait de 5 kilomètres au sud de Costur, sur la grand-route de Castellon, et commençait l'escalade des montagnes situées entre Villafames et Borriol, à 10 kilomètres à vol d'oiseau de Castellon. Plus à l'ouest, une colonne navarraise, qui avait atteint Lucena del Cid, occupait Figueroles et parvenait aux portes d'Alcora. L'ensemble de ces troupes, placées sous le haut commandement du général Varela, se trouvaient, dans la soirée du dimanche 12 juin, aux abords immédiats de Castellon, et des combats acharnés se livraient dans les faubourgs mêmes de cette cité de 35.000 habitants. Le butin aurait été important, et Saragosse annonçait 10.000 prisonniers.

Mais ces nouvelles victoires du général Franco ont beaucoup moins retenu l'attention internationale que les bombardements aériens. Ceux-ci sont de différente nature. Un certain nombre d'entre eux ont été dirigés sur des villes ouvertes. Sans vouloir les énumérer tous, les principaux, depuis le 1er juin, ont plus ou moins lourdement éprouvé Barcelone et ses environs, Alicante, Tarragone, Valence, Vall de Uxo, Sagonte, les faubourgs de Grao et de Cabanal, près Valence, Figueras, à proximité de la frontière française, Castellon. Ces bombardements ont à maintes reprises atteint des navires de commerce neutres, français ou britanniques, entre autres le cargo français *El-Djem,* qui a pris feu dans le port de Valence, le vapeur anglais *Penthames,* coulé dans le même port où déjà le *Greatend* et le *Therpehal* avaient, quelques jours auparavant, subi le même sort, les navires anglais *Saint-Winifred, Thorpehaven* et *English Tanket,* à Alicante, le *Thursthon,* de même nationalité, à Valence, le vapeur français *Brisbane,* bombardé et incendié dans le port de Denia, le vapeur anglais *Isadora,* à Castellon. (A ce propos, il faut cependant remarquer que, par un artifice admis par la loi maritime, nombre de ces navires n'ont de véritablement anglais que le nom et le pavillon qu'une déclaration préalable leur permet d'arborer.) Enfin, le territoire français a subi lui aussi les effets de ces bombardements. Après l'alerte de Cerbère, que nous avons relatée, des bombes sont tombées le 5 juin dans les parages du Transpyrénéen et près d'Ax-les-Thermes et d'Orgeix.

En présence de ces événements, les puissances ont réagi de différentes manières. Le gouvernement britannique, outre ses protestations diplomatiques contre les attaques subies par des navires portant son pavillon, a envisagé une démarche collective des neutres, qui paraît avoir l'acquiescement du gouvernement américain, une déclaration du secrétaire d'Etat Cordell Hull ayant déjà condamné, au nom de l'humanité, les bombardements des villes ouvertes. L'opinion publique anglaise est d'ailleurs très surexcitée et elle pousse M. Chamberlain à des mesures plus énergiques que des protestations verbales. D'autre part, M. Daladier, président du Conseil, s'est rendu dans la zone pyrénéenne pour procéder à une enquête et il a donné des ordres pour que tous les avions suspects survolant notre territoire soient, sans distinction d'origine, immédiatement attaqués.



Entonnoir fait par une bombe tombée d'avions inconnus près du château d'Orgeix.