

Der



Adler

Belgique	Frs. b.	2.—
France	Frs. fr.	3.—
Portugal	Esc.	1.50
Roumanie	Lei	12.—
Suisse	Cts.	30

PUBLIÉ AVEC LA COLLABORATION DU MINISTÈRE DE L'AIR ALLEMAND

Édition française



A la chaîne

Tandis que l'ennemi bolcheviste gît sur le sol, terrassé, les forges de l'aviation allemande continuent de travailler sur un rythme accéléré — pour le dernier combat, pour la victoire finale. Ici, un coup d'œil dans le hall de montage où les fameux avions de combat Junkers Ju 88 vont vers leur achèvement

Photo spéciale pour l'ADLER: Dr. Franz

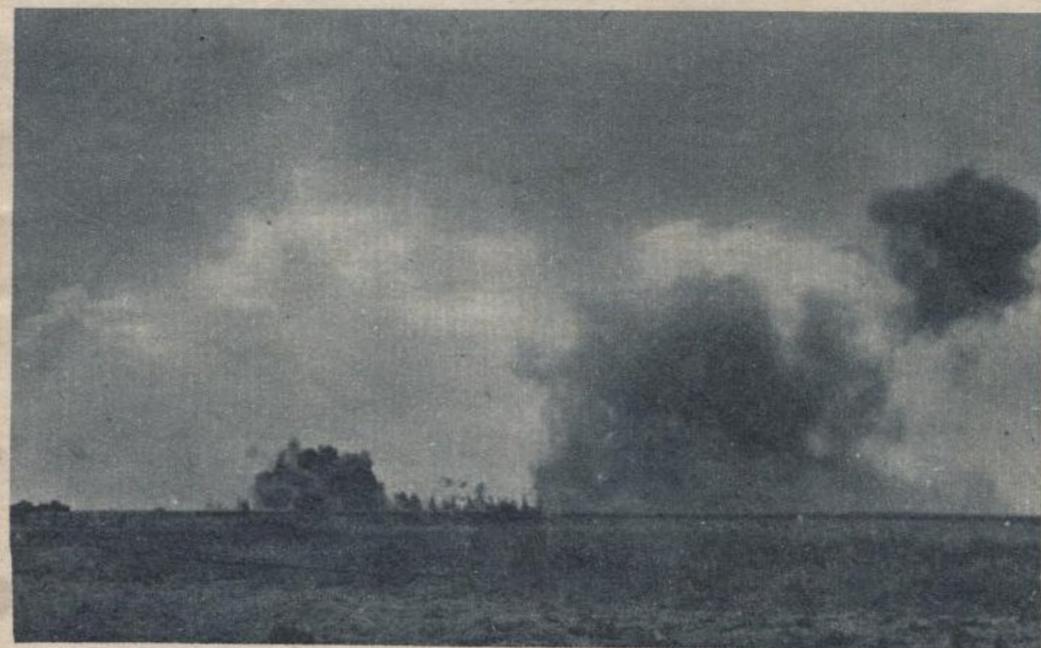
Les stukas font une brèche dans le front ennemi



La où l'ennemi bolcheviste est encore résolu à opposer une résistance acharnée à l'avance impétueuse de nos troupes, les stukas interviennent comme « l'avant-garde volante » de nos tanks. Aussi puissante qu'elle soit, la force de résistance de l'ennemi est toujours brisée par la coopération de ces deux armes

Tandis que la tête des formations de tanks s'approche de l'ennemi, les stukas accomplissent leur œuvre préparatoire de destruction dans les positions soviétiques. La première machine (en haut) s'apprête précisément à piquer

Ci-dessous: Dans les positions soviétiques, l'enfer est déchaîné, un terrible ouragan de feu les balaie, et tout ce qui y résiste est anéanti par les tanks. Ainsi qu'on le reconnaît dans l'illustration en bas, à gauche, les bombes de stukas ne s'abattent qu'à quelques centaines de mètres de l'avant-garde des tanks. — En bas, à droite: Pendant que des motocyclistes suivent les tanks en formations serrées, les stukas, ayant accompli leur œuvre de destruction dans les lignes de résistance soviétiques, s'en retournent vers leur base. Entretemps, le soir est venu, mais la besogne est faite, la brèche ouverte ... l'avance continue



Kronstadt, cimetière de bateaux



Le bureau de l'état civil sur l'aérodrome de campagne

Un mariage à distance au front est toujours une petite fête. L'escadrille tout entière s'est alignée en bon ordre pendant que le commandant prononce les paroles sacramentelles qui unissent les époux. Pour finir, il remet au nouveau marié le présent de noces: un gâteau de fête appétissant et réussi

Photos Correspondants de guerre Freytag (Sch 4, Atl 1), Müller-Engstfeld (Sch 3), Klose (Wb), Luftwaffe (2)



Dans le coup de feu des jours d'offensive. Les équipages volants, qui veulent calmer à la hâte leur estomac affamé, peuvent se dispenser d'ôter leur combinaison, car le ravitaillement en essence et le chargement des avions entre deux raids ne réclame que peu de temps. Dans quelques instants, les aviateurs reprendront leur vol en direction du front ennemi



Kronstadt, le puissant bastion dressé devant Léninegrad, a aussi subi la force meurtrière des attaques aériennes allemandes. La photo ci-dessus, prise par un éclaireur, montre un grand destroyer de la classe Léninegrad (1) qui, gravement endommagé et entraînant derrière lui un large sillage d'huile (2) est remorqué devant l'entrée du port. A droite (3) l'ombre allongée d'un phare, à gauche (4) un navire auxiliaire. En haut: Le vaisseau de ligne Marat (1) a été éventré par une bombe. On aperçoit nettement autour du bâtiment les taches d'huile épanchée à la surface des eaux

Un équipage alle le dynamitage

Un Ju 87 met en fuite des

C'était pendant les premiers jours de la grande offensive décisive à l'est. Inlassablement, l'aviation allemande semait la mort dans les hordes bolchevistes battant en retraite. Là où elle frappait, le travail des formations terrestres, qui traquaient l'adversaire de près, s'en trouvait considérablement facilité. Ça et là, pourtant, l'ennemi vaincu ébauchait encore une résistance. C'est ainsi, par exemple, que les Soviétiques voulaient à tout prix détruire un grand pont, pour retenir, au moins pendant un certain temps, l'avance impétueuse des troupes allemandes. Des monstres blindés ennemis approchent déjà. Ils ont pour tâche de prendre sous la protection de leur feu les hommes qui se disposent à bourrer le pont de dynamite. Avec une adresse simiesque, ceux-ci escaladent les piliers, fouillent la pierre

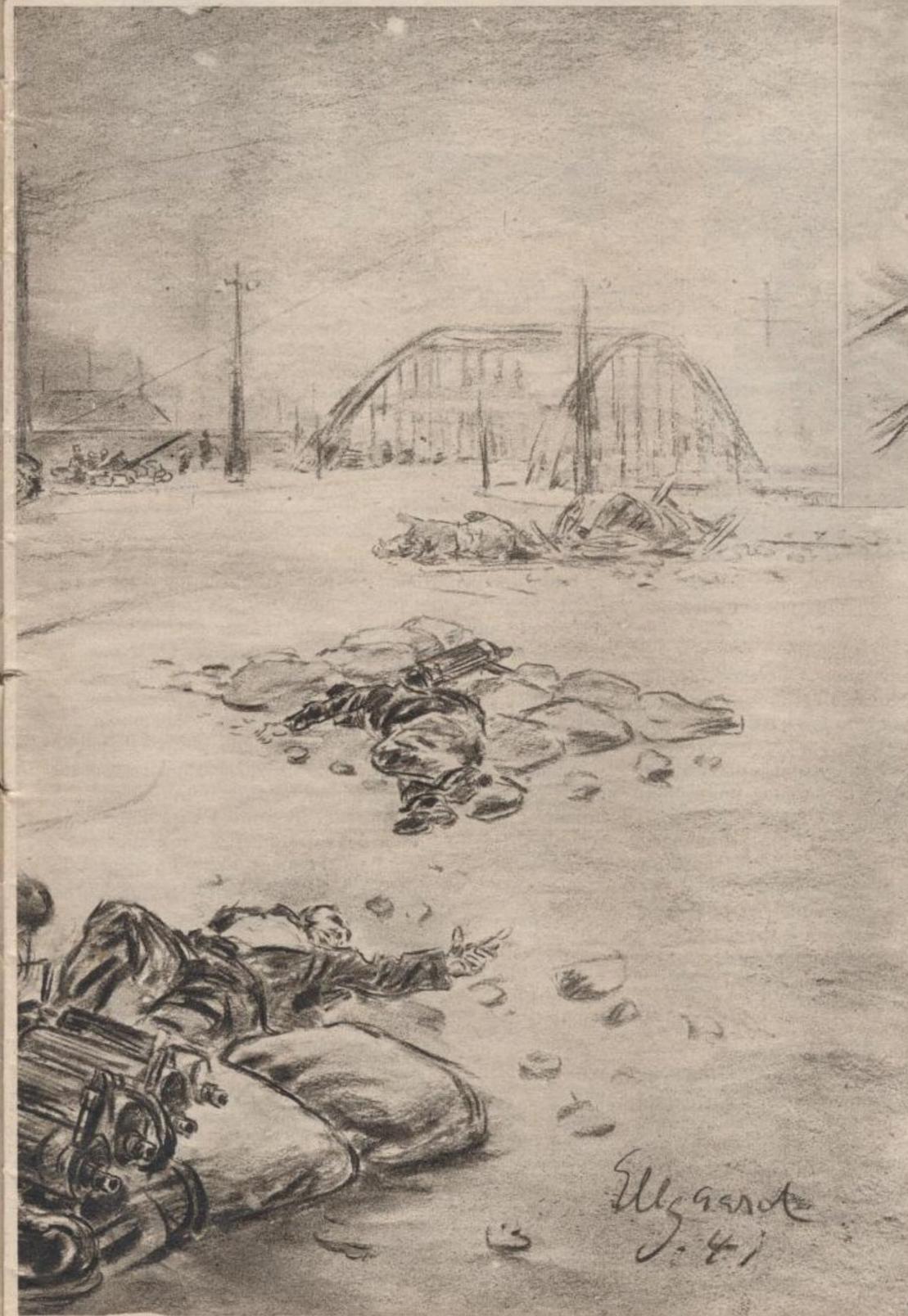
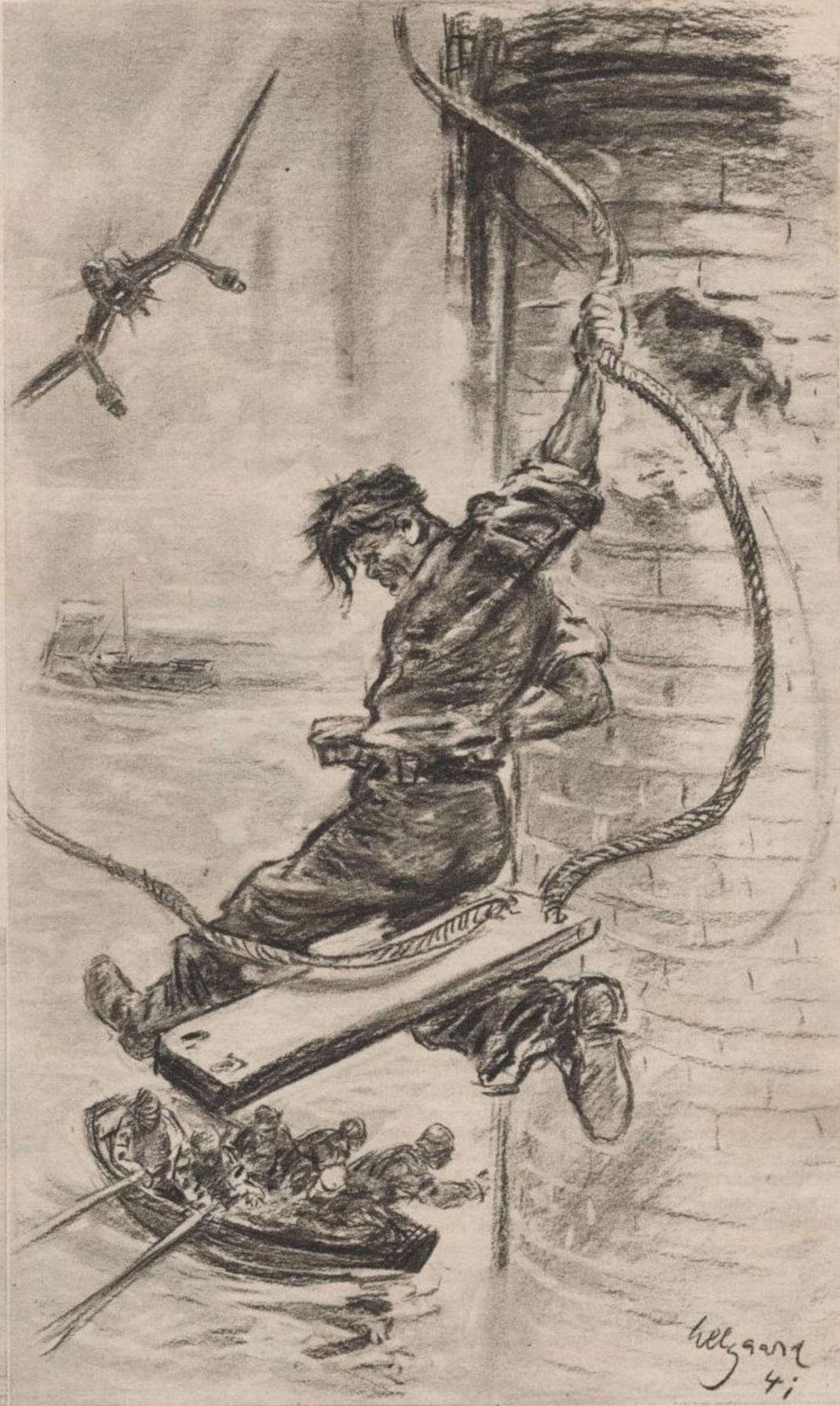


mand prévient d'un pont

«dynamiteros» bolchevistes

dure à l'aide de foreuses à air comprimé, bourrent les trous ainsi creusés de substance explosive. Cette fois, les Allemands en seront pour leurs frais.

Mais les Allemands, eux aussi, savent que le pont ne doit être détruit en aucun cas. Le va-et-vient hâtif des bolchevistes à cet endroit n'a pas été sans être remarqué par un Ju 87. Mugissant, il s'abat vers le sol, et l'équipage fait feu de tous ses canons. Panique et terreur s'emparent des «dynamiteros» surpris qui, atteints par les salves de mitrailleuses, tombent des piliers et des parapets. Pourtant, les survivants s'efforcent de terminer l'œuvre

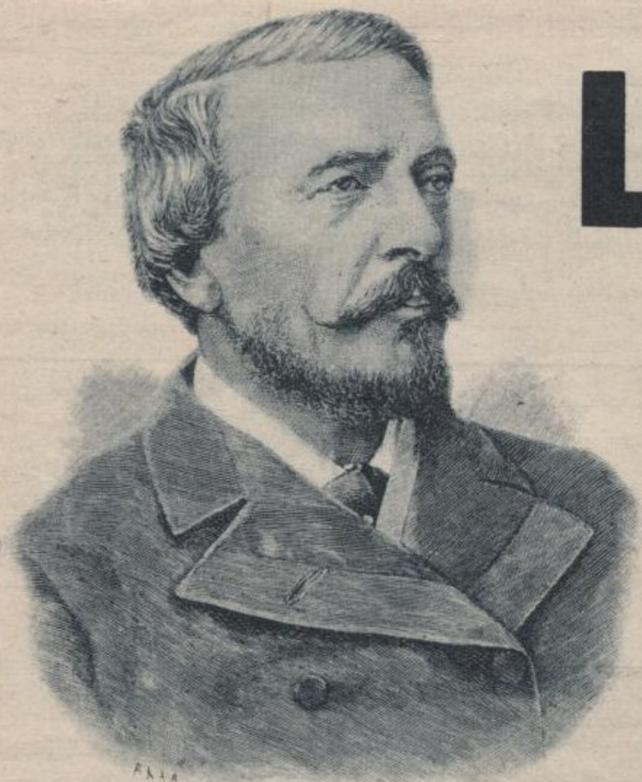


dont ils sont chargés et de faire sauter le pont. Mais le stuka monte une garde inflexible. Presque une heure durant, il survole le pont en décrivant d'innombrables virages, tirant sans cesse jusqu'à ce qu'arrivent les premiers tanks allemands. Le pont est sauvé! Des coups violents brisent la dernière résistance des Soviétiques. L'avance allemande peut se poursuivre sans obstacle.

Le «chef d'oeuvre»

Comment le lion britannique bondit vers l'Égypte

Les intrigues, couronnées de succès, de l'Angleterre en Égypte ont eu pour prodromes les importants événements que voici. 1863: Ismaïl Pacha devient Khédivé d'Égypte. 1869: Ouverture du Canal du Suez. 1875: Lord Beaconsfield (le Juif Disraéli), Premier Ministre, acquiert la majorité des actions de la Compagnie du Canal au profit du gouvernement britannique. 1876: L'Égypte acculée à la banqueroute par les folles dilapidations du Khédivé Ismaïl; l'Angleterre et la France interviennent et fondent la Caisse de la Dette. 1877: Nomination de contrôleurs anglais et français des Finances. Avril 1879: Ismaïl, par un coup d'État, abolit le contrôle financier exercé par les étrangers. Juin 1879: L'Angleterre et la France renversent Ismaïl Pacha et élèvent Tewfik à la dignité de Khédivé; restauration du contrôle des finances. Janvier 1881: Naissance d'un mouvement égyptien de libération nationale, dirigé par Arabi Pacha



Lord Dufferin

Cet habile intrigant était, dans les années 1880, ambassadeur anglais à Constantinople où il défendait sans scrupules les intérêts de son pays. Il fit ainsi une rapide carrière. A un moment décisif, il déclara, hypocritement: «Tout mes instincts sont du côté du parti nationaliste égyptien. Par-dessus tout, j'aime le pays...»

Lord et Lady Dufferin vous invitent...

Été 1881: Les salons de la résidence d'été de l'Ambassade britannique, à Thérapia, près de Constantinople, resplendissaient de tout l'éclat du «sheraton» et de l'indienne fraîche dont s'adornaient les meubles. Les lustres de la galerie cliquetaient lorsque, dans les corridors de l'étage supérieur, les enfants se livraient à leurs ébats. Les volets de bois des fenêtres collaient, répandant l'odeur de leurs couleurs toutes récentes. A travers leurs interstices, les eaux sans cesse agitées du Bosphore jetaient, en capricieux dessins, leurs reflets sur les plafonds. On dînait sous les magnolias: les flammes des bougies tremblotaient dans leurs ampoules de verre. Après le repas, les jeunes gens de l'ambassade sortaient de leur bâtiment, situé sur le quai: sous les abat-jour rouges, on se livrait à des jeux de société ou l'on répétait les représentations d'amateurs grâce auxquelles Lady Dufferin (l'épouse du nouvel ambassadeur d'Angleterre en Turquie) améliorait les finances des sociétés de bienfaisance locales. Les programmes imprimés annonçaient, dans les rôles principaux, Lady Dufferin elle-même et Mr. Arthur Nicolsen, le plus jeune, mais le plus capable des secrétaires d'ambassade. Il y avait des tableaux vivants et des pique-nique, des fêtes de charité, des promenades en caique sur le Bosphore, au clair de lune.

Dès la fin d'août, on quittait Thérapia et l'on rentrait dans le grand palais de style italien qui, à travers les minces rideaux de cyprès, regarde le Bosphore. Là, la vie mondaine était encore plus intense, et plus intime à la fois, qu'à Thérapia. On attendait des secrétaires qu'ils rendissent, chaque soir, visite à leur ambassadrice, et les représentations théâtrales devenaient toujours plus fréquentes et plus grandioses. Lord Dufferin y assistait, y applaudissant en tapotant avec deux doigts de sa main droite le dos de la main gauche, tandis qu'un sourire lent, inoubliable, s'esquissait sur son visage à l'expression méridionale...

Le signal du départ

Automne 1881: L'ambassadeur de Grande-Bretagne était, certes, seul à savoir pourquoi — au grand étonnement du personnel — on avait, cette année, réintégré si tôt ses quartiers d'hiver: il était utile d'être, pour le moment, aussi près que possible du palais Jildis du Sultan. C'est pourquoi il fallait simuler d'autant plus d'insouciance. En effet, un événement politique des plus sérieux planait déjà sur Constantinople, événement qui devait avoir pour conséquence un regroupement européen. La carrière diplomatique de Lord Dufferin était arrivée à un tournant qui pourrait conduire à une notoriété éclatante, à la gloire! Il fallait utiliser la chance longtemps espérée. Le 9 septembre, le renversement du Khédivé Tewfik et l'institution d'une dictature militaire d'Arabi Pacha sur l'Égypte avaient donné le signal du départ au Foreign Office de Londres. La nouvelle voie d'Albion vers les Indes se trouvait menacée! Il ne suffisait pas qu'elle pût, grâce à la majorité des actions qu'elle détenait au sein de la



Arabi Pacha

l'adversaire de Lord Dufferin, pour prévenir les convoitises de la Grande Bretagne, établit, le 9 septembre 1881, la dictature militaire en Égypte. Cela fut pour le Foreign Office le signal de départ. Le Canal de Suez, qui était la nouvelle voie de l'Angleterre vers l'Inde, était menacé... il tomba plus tard entre les mains des Britanniques. Notre photo montre Arabi Pacha se rendant de sa prison au tribunal militaire anglais, en décembre 1882

Abdul Hamid

hésitait, en sa qualité de souverain de l'Empire Ottoman, entre le désir de rétablir son autorité en Égypte et la crainte superstitieuse de voir Arabi Pacha — qui promettait de délivrer le pays de l'oppression étrangère — devenir le Messie attendu de l'Islam

Compagnie, contrôler le Canal de Suez, non, l'Angleterre devait arriver à exercer une domination complète sur le pays, des deux côtés du Nil. N'était-il pas vrai que les créanciers des finances de l'Égypte — assainies à l'aide du capital franco-britannique — c'est-à-dire les grands établissements bancaires de Londres et de Paris, ainsi que les porteurs de titres de la Dette et des obligations égyptiennes (porteurs dont le cercle s'étendait jusque dans les milieux gouvernementaux de ces pays ploutocratiques), étaient alarmés au plus haut point par ces événements inquiétants du Caire? Ces soucis capitalistes furent pris comme prétexte par la diplomatie anglaise pour entreprendre une action décisive au profit de l'Empire. C'est à Constantinople qu'il fallait en placer le levier. C'est dans cette ville, en effet, que résidait le Sultan qui, en tant que souverain de l'Empire Ottoman, devait être journellement intéressé au rétablissement de l'autorité de son subordonné, le Khédivé d'Égypte. Par contre, la France, lorgnant Tunis, n'avait aucune envie de voir les troupes turques surgir de nouveau dans le nord de l'Afrique. Aussi Paris insistait-il à Londres pour une action militaire commune. Bismarck, qui voulait détourner l'attention de la France de la « ligne bleue des Vosges », c'est-à-dire de l'Alsace-Lorraine, et prévoyait, très exactement, l'éventualité d'une tension croissante entre la France et l'Angleterre, avait directement encouragé Gambetta, président du Conseil français, à prendre cette initiative. Le sultan Abdul Hamid hésitait, cependant, entre le désir de rétablir son autorité immédiate en Égypte et



la crainte superstitieuse de voir Arabi Pacha — vers lequel affluaient des masses toujours plus importantes du peuple égyptien et qui avait promis de libérer le pays de ses oppresseurs étrangers — s'ériger en Messie attendu de l'Islam. L'Italie gardait une attitude de neutralité, parce qu'à cette époque elle s'intéressait plutôt à la Tripolitaine. Quant à la Russie, elle se réjouissait de voir les intérêts de l'Angleterre en Orient se déplacer toujours davantage des Dardanelles au Canal de Suez. Cette escarmouche diplomatique préliminaire occupa l'automne et remplit les premières semaines de l'hiver. Lord Dufferin restait aux aguets à Constantinople, car, à Londres, on estimait que l'heure n'était pas encore suffisamment mûre pour l'action...

Changement surprenant de cours à Paris

Hiver et printemps 1882: Peu à peu, l'indécision du Sultan avait impatienté les Anglais. Le 8 janvier 1882, la France et l'Angleterre présentaient donc au Caire une note où il était déclaré que les deux gouvernements étaient « décidés à écarter par une action conjointe toutes les causes de complications extérieures ou internes qui pourraient troubler en Égypte l'ordre existant ». Mais, dès cette époque, les Anglais s'étaient fait illusion sur le caractère du fanatisme ardent des nationalistes égyptiens. Cette « coopération franco-britannique »

En été 1882, quelques Anglais étant tombés victimes de la colère du peuple égyptien, la propagande anglaise déclencha une si folle panique que tous les Européens commencèrent à s'enfuir précipitamment d'Égypte

re» de Lord Dufferin

provoqua, dans tous les milieux de la population égyptienne, une réaction tellement violente qu'on ne put plus guère penser à résoudre pacifiquement le conflit. Dans cette situation précaire, il s'opéra, sur un autre théâtre politique, un changement de scène inattendu qui permit de se débarrasser du concurrent français gênant, plus rapidement que Londres n'eût autrement pu l'espérer: le 31 janvier, Gambetta, champion de l'idée d'une intervention commune en Égypte, fut renversé comme président du Conseil des Ministres. Son successeur de Freycinet, partageait l'opinion de Clémenceau et estimait que, pour la France, les Vosges avaient plus d'importance que les Pyramides. Il croyait, en outre, aux assurances hypocrites réitérées suivant lesquelles le gouvernement britannique «souhaitait une solution pacifique de la question égyptienne et n'était pas disposé à agir seul». Entretemps se tenait à Constantinople, sous la dénomination, alors à la mode, de «concert européen», une Conférence des Ambassadeurs de toutes les puissances représentées dans cette ville. Après de nombreuses séances sans résultat, cette conférence se rallia finalement à la proposition de Lord Dufferin d'inviter le Sultan à accepter que les Turcs eux-mêmes envoyassent des troupes en Égypte «sous le contrôle européen». Une démonstration navale anglo-française devant Alexandrie devait provoquer de la part des Turcs, comme aussi des Égyptiens eux-mêmes, une réaction quelconque. Londres attendait précisément une occasion pour déclencher son action. Mais il ne se produisit rien qui fût susceptible d'offrir à l'Angleterre une chance de pouvoir agir seule...

Un bond vers l'Égypte antérieure

Été 1882: Le 1^{er} juin, le nouveau président du Conseil français fit à la Chambre des Députés — provoquant ainsi une stupéfaction générale — la déclaration suivante: «La France ne se laissera, en aucune circonstance, entraîner à une intervention militaire dans la question égyptienne. Les vaisseaux de guerre français ont même été rappelés d'Alexandrie.» Mais une tempête d'indignation força M. de Freycinet d'accepter un compromis: il proposa une intervention dans la zone du canal de Suez. Mais la Chambre française repoussa cette suggestion à une écrasante majorité, donnant ainsi une autre preuve éclatante de l'absurdité du système parlementaire libéral. La Grande-Bretagne se vit, ainsi, précisément «dans la situation de devoir agir seule en Égypte», euphémisme astucieux par lequel la Grande-Bretagne sut faire passer comme muscade ce présent inespéré. L'heure de Lord Dufferin avait sonné! Cet habile diplomate, à ce moment décisif, déclara hypocritement: «Tous mes intérêts sont du côté du parti nationaliste égyptien. Par-dessus tout j'aime le pays». C'est sur cette formule mélancolique que la Conférence des Ambassadeurs, à Constantinople, s'unifia pour adresser une note commune au Sultan.

Abdul Hamid y était incité à envoyer des troupes turques en Égypte, la durée et les buts de cette expédition étaient toutefois, strictement limités. La «beauté» de cette action diplomatique n'était déparée que par une assez vilaine tache: quatre jours auparavant, savoir le 11 juillet, il s'était produit un événement que Lord Dufferin avait sciemment caché: les forts d'Alexandrie avaient été bombardés par la flotte anglaise et, par représailles, nombre d'Européens, et naturellement surtout d'Anglais, étaient tombés victimes de la fureur du peuple égyptien. Mais le but visé était ainsi atteint: l'Angleterre pouvait enfin prendre en main, ouvertement et en maîtresse, la solution du problème égyptien! Un corps expéditionnaire britannique, commandé par Sir Garnet Wolseley, fut prestement débarqué à Alexandrie. La propagande anglaise déclencha ensuite une si folle panique que tous les Européens commencèrent à s'enfuir précipitamment de l'Égypte. Le gouvernement de Londres invita, pour la forme, la France et même l'Italie à une action commune, mais ces puissances, conformément au calcul, très exact, de l'Angleterre, déclinèrent cette suggestion. Le bond du lion britannique aux avant-postes de l'Égypte avait réussi.

Mais il fallait encore entortiller le Sultan et assurer tout son déroulement à l'action ainsi déclenchée, en l'accompagnant de la «musique, aussi harmonieuse que possible, du concert européen». Lord Granville, Secrétaire d'État britannique aux Affaires étrangères, exigea donc que le Sultan lançât une proclamation où il réprouverait Arabi Pacha et toute son attitude. En outre, devait être conclue une convention fixant exactement les buts, la durée et les conditions de l'occupation turco-britannique de l'Égypte. Mais Abdul Hamid connaissait ses Anglais et il retarda, par toutes les objections possibles, l'accomplissement de ces exigences. Il devait, en effet, craindre, en lançant sa proclamation contre Arabi, de perdre son propre prestige dans le monde islamique et, en signant une convention délimitant ses droits d'intervention en Égypte, de se dépouiller lui-même de l'autorité directe



Le 11 juillet 1882, les forts d'Alexandrie avaient été bombardés par la flotte anglaise. Les Égyptiens combattant pour leur liberté se livrèrent à de sanglantes représailles. Ce ne fut qu'en recourant à la force la plus brutale des armes que les troupes et l'artillerie de marine anglaises purent rétablir le calme Photos Historia-Photo (2), Histor. Bilderdienst (3)

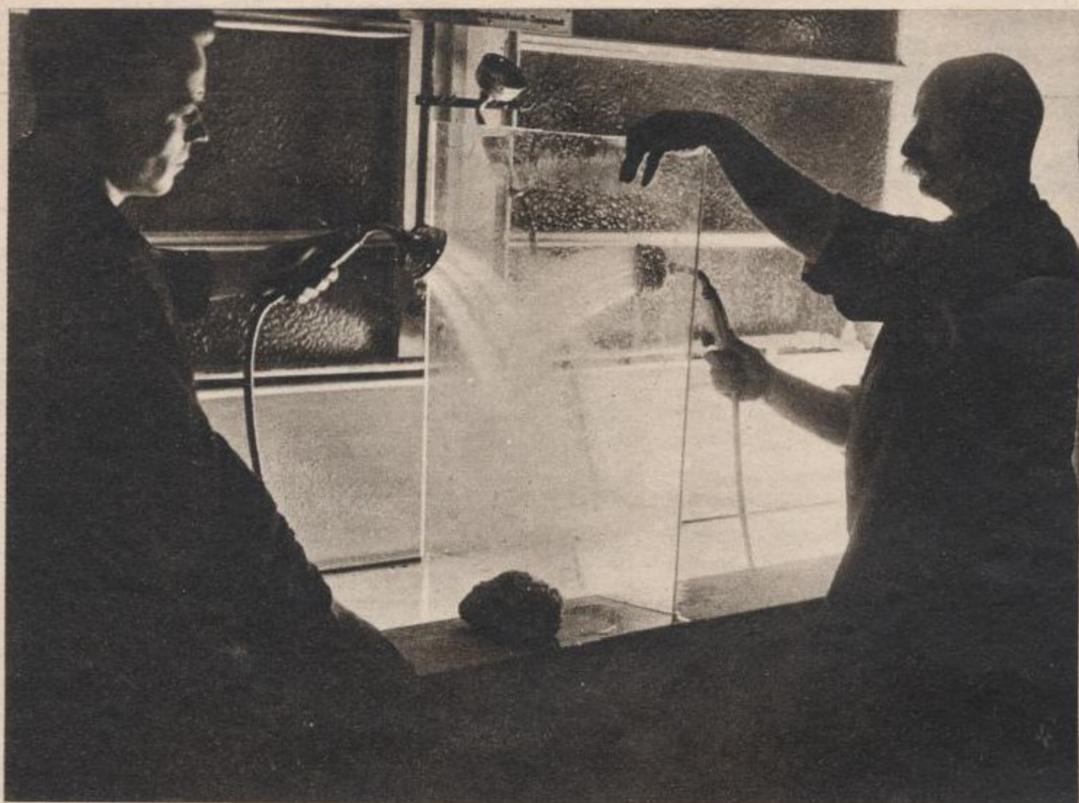
qu'il exerçait sur ses vassaux égyptiens. Lord Dufferin n'eut plus de loisirs à consacrer à ses «garden parties», ni à ses promenades en caïque au clair de lune sur le Bosphore.

Le drame du Palais Jildis

Automne 1882: Contrairement à ce qu'elle avait fait l'année précédente, l'Ambassade britannique, bien qu'on fût déjà au début de l'automne, était restée dans sa résidence estivale de Thérapia. Il lui semblait plus opportun, en effet, de faire «froide mine» au Sultan. Abdul Hamid déploya tous les registres de sa finesse orientale pour gagner du temps.

Suite page 735





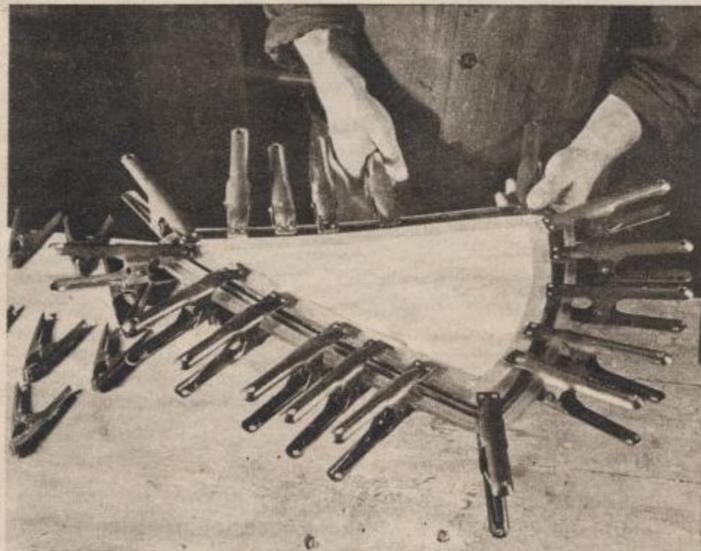
Cette vitre, qui a reçu une forme particulièrement compliquée, est travaillée avec la plus grande précision

La peau de chamois donne aux balcons aérodynamiques vitrés le dernier poli



L'invention du plexiglas flexible a permis d'assurer à nos aviateurs, dans le poste avant de leur machine, un horizon absolument clair, de sorte que — sans être gênés par des montants ou des pièces métalliques — ils ont la vue libre de tous côtés. La photo de gauche montre une vitre plane en plexiglas, qui peut être pliée suivant les formes les plus compliquées pour le vitrage des postes avants

Balcons aérodynamiques vitrés pour nos aviateurs



De petites pièces du balcon entièrement vitré reçoivent leur forme définitive grâce à une forme en bois, à laquelle elles sont fixées par des pinces



Une des grosses vitres déjà courbées est coupée dans les dimensions voulues sur une machine spéciale

Photos
Hartmann (Mauritius)



Un ouvrier fraise ici une vitre cintrée suivant les indications du bureau de construction



Une des énormes « fenêtres en verre » destinées à nos avions de combat vient d'être terminée et reçoit un dernier polissage avant d'être montée dans la machine

Les maîtres du ciel

Le vol acrobatique, la haute école de l'aviation

Par Gerhard Meyer

Udet et Fieseler, les deux hommes dans la personnalité desquels se résolvent les époques les plus brillantes du vol acrobatique allemand, sont sortis des rangs des aviateurs de chasse. Ce fait semble suggérer des rapports qui placent le vol acrobatique, la plus belle fleur de l'aviation du temps de paix, au plein milieu de la gravité et du tragique de la guerre. Et, de fait, le vol acrobatique n'est pas une gymnastique visant à l'effet, mais un art qui, comme tous les autres, exige la maîtrise absolue de l'outil, c'est-à-dire de l'avion. Et c'est dans cela que réside l'analogie du vol acrobatique avec le vol de chasse: l'aviateur de chasse, lui aussi, doit maîtriser avec une sécurité de somnambule les mille chevaux qui l'entraînent vertigineusement à travers les airs.

Lorsque le Français Pégoud, un célèbre et audacieux pilote de l'école de Blériot, exécuta, avant la Grande Guerre, les premiers vols sur le dos et le premier looping, le monde entier resta stupéfait devant les capacités de l'avion. C'était une sensation, c'était le point culminant de l'acrobatie, comme d'ailleurs, à l'époque, le fait de voler lui-même, qui était considéré comme entrant plutôt dans la catégorie des tours de cirque que dans la série des graves et belles actions accomplies par le progrès humain. A peine dix ans plus tard, des acrobaties aériennes furent de nouveau montrées. Udet s'éleva au-dessus du sol allemand et traça dans le ciel une vertigineuse suite de tonneaux et de loopings. Le vol acrobatique était encore toujours une sensation. Toutefois, il ne révélait plus seulement l'audace d'un seul, mais montrait quelle perfection le vol avait déjà atteint. Certes, il était encore réservé au grand aviateur d'épuiser les possibilités, considérablement développées, de l'avion.

Entretemps, avait passé sur l'univers le tonnerre des canons de la guerre mondiale, de cette lutte géante, au cours de laquelle le monstre gauche et fragile qu'était l'avion à ses débuts s'était transformé en une arme qui dominait le temps et l'espace. Les combats, les victoires et la mort des aviateurs du front n'avaient rien apporté de nouveau au vol acrobatique. Une seule fois, raconte le général colonel Udet, une acrobatie en vol lui assura la victoire dans un combat aérien. Il traquait de près un Américain, qui pour échapper aux salves de l'Allemand, exécuta un looping à cent mètres à peine au-dessus du sol. Le lourd Focker le suivit immédiatement, et, au sommet de la boucle, au moment où il passait, tel un bolide, sous son adversaire, Udet perçut une légère secousse. Il redressa son biplan et, regardant au-dessous de lui, il aperçut l'Américain ramper hors des débris de son appareil. Les roues du puissant Focker avaient effleuré le plan supérieur de l'avion ennemi, causant ainsi sa

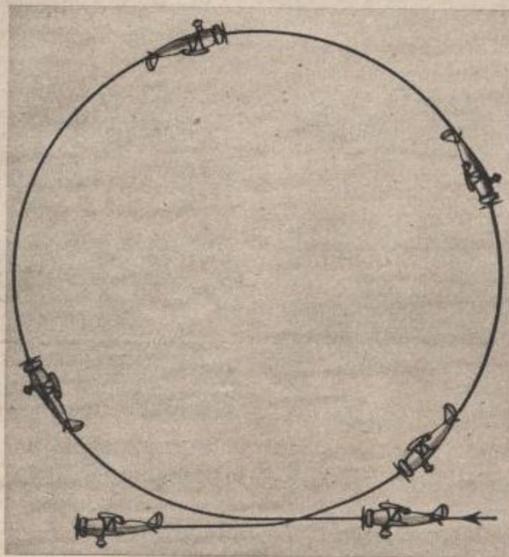
chute. — Mais ce fut là une exception. La mission de l'aviateur de chasse ne consiste pas à voler, mais à descendre l'adversaire. Et il y parvenait sans loopings. C'est ainsi qu'une seule acrobatie (qui n'est, en général, même pas considérée comme telle) fut adoptée dans le combat aérien: le virage d'Immelmann. Immelmann, l'aigle de Lille, avait coutume de faire monter son Focker verticalement, de le rouler sur le dos et de le redresser ensuite dans un demi-looping. Il avait ainsi exécuté le virage le plus rapide possible, qui l'amenait souvent à l'improviste dans le dos de l'ennemi. Le tonneau, cette autre acrobatie fondamentale, dans lequel l'avion fend l'espace en gardant son fuselage horizontal mais en tournant comme un projectile autour de son axe longitudinal, avait aussi été exécuté avant la Grande Guerre. Ce n'était donc que trois — ou même, au fond, deux figures: le looping, le tonneau, et le virage d'Immelmann consistant en un demi-tonneau suivi d'un demi-looping,

sur lesquelles les aviateurs de l'après-guerre durent baser leurs vols acrobatiques. Il y avait, il est vrai, un autre tour de force qui plongeait les masses dans une stupeur muette, c'était la vrille. L'avion se cabre soudain, s'incline sur l'aile et, décrivant une étroite spirale, tombe verticalement vers le sol en tournant constamment. Il s'abat. Mais au dernier moment, la rotation s'arrête. Piquant du nez, il fonce vers la terre, mais se redresse encore à temps pendant que le moteur refait entendre son vrombissement sonore, et passe dans une courbe audacieuse au-dessus des tribunes qu'il rase presque.

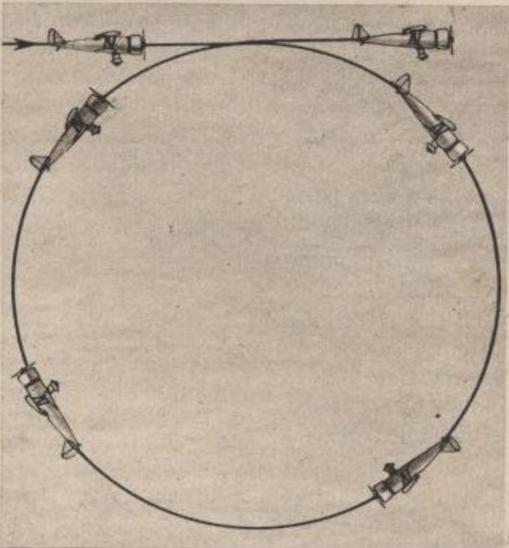
Pourtant, en Allemagne, dont l'exemple fut plus tard suivi par les autres pays, cette vrille ne joue dans les concours de vol acrobatique qu'un rôle tout à fait insignifiant, étant donné que les propriétés d'un avion en ce qui concerne la vrille sont une fois pour toutes déterminées. Sans doute, certains mouvements du gouvernail permettent-ils au pilote de mettre l'avion dans cet état de vrille, qui ressemble à une chute incontrôlable, mais il est incapable d'influencer le mouvement de vrille lui-même, du moins pas dans une mesure appréciable. La vrille a fait perdre à l'aéronautique nombre de bons aviateurs expérimentés, et surtout beaucoup de pilotes d'essais. Même à l'heure actuelle, le savant versé dans l'aéronautique est encore très réservé dans ses déclarations sur ce difficile état de vol. Une observation plus précise permet d'ailleurs de constater que le tonneau, tel qu'il était connu à l'époque, n'est rien d'autre qu'une vrille, exécutée,



De longs panaches de fumées dessinent dans le ciel les impressionnantes évolutions de l'avion d'acrobaties. Le vol acrobatique en formation est un des plus beaux, mais aussi des plus dangereux exercices. Les chasseurs italiens, notamment, le développèrent, avant la guerre, à un très haut degré de perfection



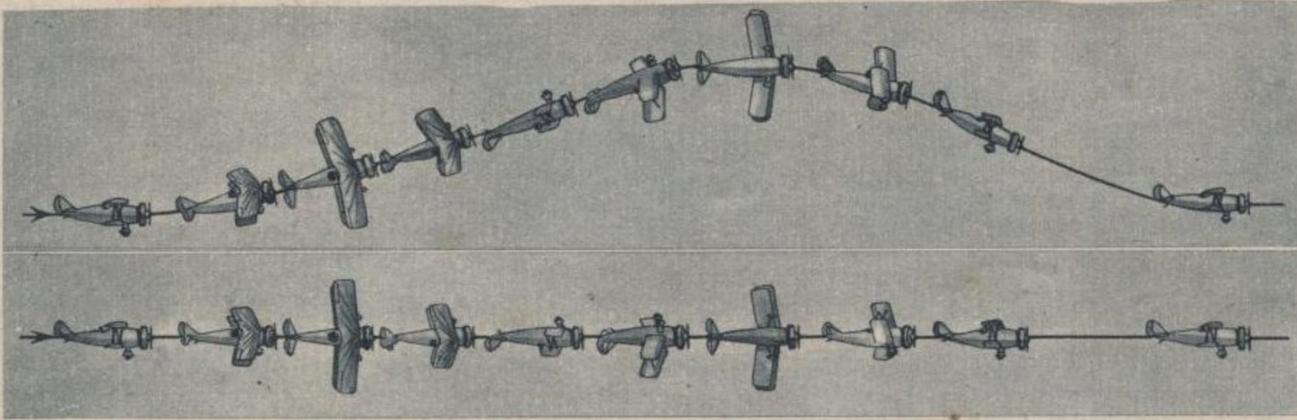
La plus ancienne des figures de vol acrobatique est le looping ordinaire, dans lequel l'avion décrit un cercle vertical vers le haut



Dans le looping renversé, l'avion pique, la tête la première, dans les profondeurs, pour décrire ensuite un cercle semblable à celui du looping ordinaire mais dirigé vers le bas. Cette figure fut tenue longtemps pour impossible et exécutée pour la première fois par Gerhard Fieseler

toutefois, dans le sens horizontal. Plusieurs de ces tonneaux exécutés à la suite l'un de l'autre donnent la même spirale que la vrille — avec cette différence, pourtant, qu'elle est ici horizontale. Il y a là des rapports vraiment singuliers. La vrille, ou, plus exactement, le glissement sur l'aile commence au moment où le courant d'air, qui passe en bruissant au-dessus de l'aile, cesse soudain de s'adapter étroitement à la surface de celle-ci, et, perdant toute force, se transforme en tourbillons qui se détachent sur le côté supérieur du plan sustentateur. La portance disparaît, et l'avion doit s'abattre. C'est ainsi que l'aviateur, quand il veut exécuter un tonneau, fait d'abord monter un peu son avion en chandelle. Il le cabre jusqu'à ce qu'il ait atteint la position dans laquelle les filets fluides sont juste sur le point de se décoller. Si, à ce moment, les ailerons — c'est-à-dire les surfaces de gouvernail disposées aux extrémités des ailes — sont braqués, le courant d'air se détache, exactement comme dans la vrille. Mais le braquage subit et violent des ailerons ayant imprimé à l'avion un fort mouvement de rotation, il est contraint de voler horizontalement en tournant autour de son axe longitudinal comme un projectile.

Deux figures de vol acrobatique, mais que n'en faisaient pas les aviateurs, à cette époque pleine d'amertume pour l'aéronautique allemande! En tête de tous venait Ernst Udet, dont le nom, tant de fois mentionné dans les communiqués militaires de la Grande Guerre, était encore connu de chaque enfant. Lorsqu'il volait, les masses affluaient par milliers sur les terrains d'aviation. Tout ce que le combat et l'expérience de longues années avaient appris à ce maître de l'aviation se concentrait dans ses vols d'exhibition pour leur donner le caractère d'événements extraordinaires qui enthousiasmaient le public. Il combinait tonneaux, loopings et virages en épingle à cheveux en une série de montées et de descentes à pic qui coupaient la respiration aux spectateurs. Dans le tonnerre de son moteur, il escaladait verticalement le ciel, puis, dans un silence presque complet, entouré seulement du bruissement du vent, il s'abattait vers la terre dans un bouquet de loopings exécutés avec l'hélice arrêtée. Il rasait le sol à l'allure d'un bolide, ramassait un mouchoir du bout de l'aile, passait, l'instant suivant, la tête en bas, au-dessus du terrain et décrivait, quelques secondes plus tard, un virage magistral au-dessus des pistes d'atterrissage. C'était là une manière de voler telle que l'humanité l'avait toujours rêvé. L'homme avait reçu des ailes



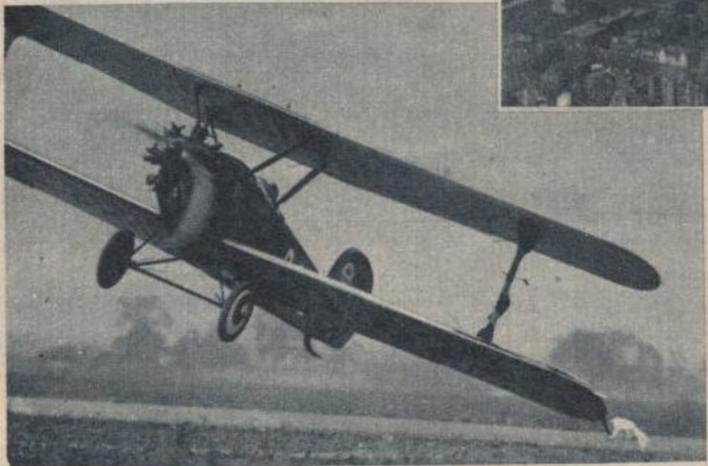
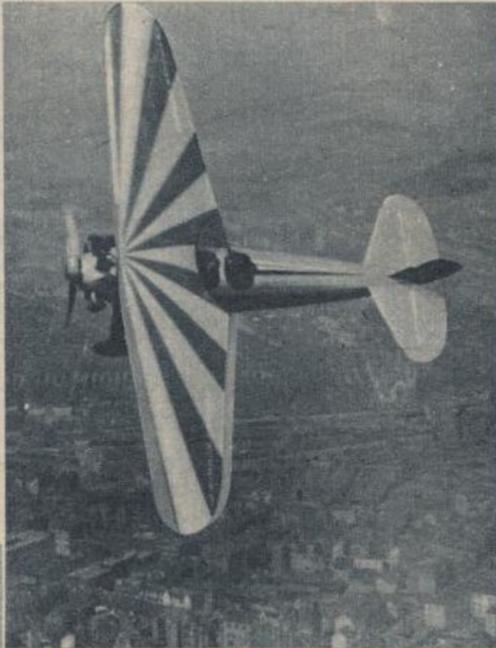
qui le rendaient semblable à l'oiseau en lui permettant de s'élever avec le vent et de jouer sans effort avec les éléments. De tels vols pouvaient-ils être surpassés? Des voies nouvelles pouvaient-elles être encore ouvertes au vol acrobatique?

Il y avait encore un tour de force en vol qu'on pouvait certes s'imaginer, mais qui — croyait-on — ne pourrait jamais être exécuté: le looping vers l'avant. Dans le looping ordinaire, l'avion lève le nez et monte en décrivant un arc de cercle dans le ciel, jusqu'à ce qu'il se trouve sur le dos pour un instant; à ce moment, il se laisse retomber en arrière suivant un arc de cercle

Fieseler exécute un tonneau gouverné, une figure qui fut présentée par lui pour la première fois. Sans perdre un centimètre de sa hauteur, l'avion, poursuivant son vol horizontal, tourne comme un fuseau autour de son axe longitudinal

Photos Scherl-Bilderdienst (2), Waldmann (1), v. Perckhammer-Scherl (1), usines Fieseler (1); dessins: Rud. Wenzlow (4)

Ci-dessous: Un tour de force, qui fut un des succès d'Ernst Udet: à très faible hauteur, le vieux maître du vol acrobatique allemand faisait décrire au « Flamingo » un virage, dans lequel il ramassait, du bout de l'aile, un mouchoir posé sur le sol



semblable au premier, et boucle ainsi la boucle. Dans le looping en avant, au contraire, il baisse le nez, s'abat suivant une ligne courbe comme s'il roulait à la surface d'une sphère invisible, continue de suivre cette piste sphérique imaginaire de manière à se trouver bientôt volant sur le dos à une vitesse vertigineuse, pour recommencer ensuite son escalade à la surface de la boule. Jusqu'au 23 juillet 1927, le looping en avant fut tenu pour impossible. Ce jour-là, pourtant, il fut exécuté par un Allemand, complètement inconnu jusqu'alors, l'ancien aviateur de chasse Gerhard Fieseler, qui avait remporté de nombreuses victoires pendant la Grande Guerre, mais ne s'était réinstallé sur le siège de pilote qu'un an à peine auparavant. Le monde des aviateurs retint son haleine. Lors des championnats à Zurich, Fieseler, seul Allemand parmi une garde des meilleurs aviateurs et avions des États vainqueurs, fut classé second. Un jury composé de Français et d'Anglais ne pouvait, à cette époque, accorder la première place à un Allemand.

A Zurich, Fieseler étonna le monde par deux nouvelles sensations: le looping en avant et le tonneau gouverné. Grâce à la manœuvre combinée, extraordinairement précise, des ailerons, gouvernail de direction et gouvernail de profondeur, dont l'action change constamment pendant le mouvement de rotation rapide du tonneau, il parvenait à gouverner cette acrobatie sans perdre un seul centimètre de hauteur. A cette époque, personne n'était capable d'en faire autant.

La journée de Zurich fut, pour le vol acrobatique, la date d'une véritable renaissance. Au bout d'un an à peine, Gerhard Fieseler tenait une des premières places parmi les pilotes d'acrobatie, et, en 1934 — c'est-à-dire sept ans plus tard —, il obtint, avec sa victoire aux championnats du monde de Vincennes, victoire qu'il remporta contre les aviateurs les plus célèbres du monde entier, et notamment contre les fameux pilotes militaires anglais et français, le plus grand triomphe de sa carrière d'aviateur.

Ce ne furent pas les nombreuses figures de vol acrobatique que Fieseler créa — presque toutes les acrobaties

en vol modernes furent exécutées par lui pour la première fois —, qui firent de ce génial aviateur le rénovateur et l'aïeul du vol acrobatique tel que nous le connaissons aujourd'hui. Fieseler ouvrit la voie à un genre de vol entièrement nouveau, qui fut tout d'abord accueilli avec étonnement et un peu de méfiance, jusqu'à ce qu'il eût été reconnu pour ce qu'il est réellement: la transformation du vol en un art qui n'est pas seulement soumis à des lois sportives, mais aussi à des lois esthétiques non moins sévères, tout comme le patinage ou la gymnastique. On a appelé Fieseler le mathématicien du vol acrobatique. Car — et c'est ce qui le différencie de tous les pilotes

d'acrobatie qui l'avaient précédé — il ne volait pas suivant son humeur, suivant l'inspiration que lui donnait le bruissement du vent ou le tonnerre du moteur, mais emportait toujours, attaché à son genou, une feuille de notes, sur laquelle toutes les figures, accompagnées de l'indication précise du temps, se trouvaient marquées dans une succession soigneusement établie d'avance. Il volait au chronomètre. Et pourtant son vol était l'expression d'une science inégalable, d'une réflexion soignée et d'une audace presque téméraire. Seule l'observation du chronomètre lui avait permis, à Vincennes, de réunir ses innombrables acrobaties aériennes en un programme, qui resta dans la mémoire du monde de l'aviation comme le point culminant du vol acrobatique, et dans lequel personne, jusqu'à présent, n'a encore égalé le champion du monde.

Qualifierait-on Ernst Baier et Maxie Herber de « mathématiciens du patinage »? Et pourtant nous trouvons dans la grâce ailée de leurs mouvements, dans le rythme de leur sauts rapides, des harmonies d'une clarté mathématique. Et c'est ainsi que volait Fieseler. C'était le vol dans son ultime perfection. Tout comme dans le patinage, les figures, qui sont décrites dans le ciel par les agiles machines des pilotes d'acrobatie, peuvent être réunies comme les perles d'un collier en une série de combinaisons. Du looping ordinaire et du looping en avant on peut former le huit vertical; les tonneaux gouvernés peuvent être entrelacés dans une suite ininterrompue pour donner des cercles et des huit impressionnants. Des combinaisons toujours nouvelles, la dernière toujours plus difficile que les précédentes, peuvent être imaginées.

Les deux vieux maîtres du vol acrobatique allemand: Udet et Fieseler, sont, l'un comme l'autre, des lutteurs jusqu'au fond de l'âme. Pendant la Grande Guerre, ils ont combattu — bien que sur des fronts différents — contre un ennemi commun. Udet, « l'as des as », fut à l'Ouest, après l'immortel Manfred von Richthofen, le plus glorieux des aviateurs de chasse allemands. Fieseler, le « Tigre de Macédoine », défendit à l'Est tout un secteur du front contre la supériorité numérique

Dans le tonneau (en haut), l'avion tourne autour de son axe longitudinal. Le braquage subit des ailerons lui imprime une rotation, de sorte qu'il continue d'avancer suivant un mouvement ondulatoire. Pendant toute la rotation, la position du gouvernail n'est pas modifiée. Le tonneau gouverné (en bas), au contraire, est dirigé au cours de chaque phase par une combinaison sans cesse modifiée de différentes déviations des gouvernails

Le général colonel Udet, qui, pendant la Grande Guerre, se couvrit de gloire en tant qu'aviateur de chasse, donna au vol acrobatique une prodigieuse impulsion au cours des années d'esclavage de l'Allemagne. C'étaient de magistrales performances que ses tours de force aériens avec hélice arrêtée, et que ses impressionnantes « acrobaties au sol », avec lesquelles, lors des National Air Races à Cleveland (USA), il remporta pour l'Allemagne une éclatante victoire sur les meilleurs aviateurs américains pilotant les meilleurs avions



des Anglais et des Français, et balaya du ciel vingt-et-un adversaires.

Un étrange hasard voulut qu'après la guerre, les deux maîtres du manche à balai défendissent leur patrie au ciel du temps de paix, et remportassent, là aussi, de glorieuses victoires contre ses adversaires les mieux équipés. Fieseler proclama à Zurich le droit à la vie de l'aviation allemande. Seul Allemand parmi tous les concurrents, il vint, vola et vainquit — du moins moralement. Udet, lui, participa un jour avec son « Flamingo » (l'avion d'acrobaties qui, grâce à lui, avait acquis une célébrité mondiale) aux National Air Races, la plus grande fête de l'aviation américaine, à Cleveland. Avec son léger avion de sport, il eut à combattre contre les lourds appareils militaires des Américains, Anglais et Français. Ainsi qu'Udet l'exprima plus tard, un moineau engagea la lutte contre des faucons. C'était la même situation que celle, dans laquelle Fieseler avait ressenti l'esclavage du peuple allemand et s'était révolté contre les chaînes qui le chargeaient. Udet, lui aussi, vainquit! Non pas pour lui-même, non pas pour le Flamingo, mais pour sa patrie.

« Il n'est pas nécessaire de savoir très bien piloter pour être vainqueur dans un combat aérien, mais il faut savoir combattre », avait dit un jour Manfred von Richthofen. Cette opinion n'est plus défendue aujourd'hui. On tend au contraire à voir le bon aviateur de chasse dans le pilote qui sait à la fois combattre et voler. Pourtant, précisément aujourd'hui, où les avions de chasse se précipitent les uns contre les autres à des vitesses supérieures à 600 km/h, et où des fractions de seconde peuvent décider de la vie ou de la mort des adversaires, le pilote de chasse ne doit pas être un homme dans une machine, mais l'âme d'un organisme technique compliqué. Tout comme l'oiseau, il doit faire corps avec ses ailes, de sorte que tous ses sens, toutes ses pensées puissent se concentrer sur deux seuls objets: l'adversaire et le viseur. Mais cette étroite fusion de l'homme avec l'avion, cette connaissance intuitive des forces de la machine et de la nature, l'aviateur ne l'apprend et n'en fait l'expérience que dans le vol acrobatique. Et c'est précisément ce qui fait de celui-ci un des piliers de l'étroite passerelle qui conduit du vol à la victoire.

Gerhard Fieseler, des usines duquel sort aujourd'hui la « Cigogne de Fieseler », est le créateur de nombreuses figures de vol acrobatique nouvelles. Avec un programme qu'aucun aviateur n'a jusqu'à présent réussi à imiter, il remporta en 1934, sur son biplan « Tigre », le championnat du monde de vol acrobatique lors des concours qui eurent lieu à Vincennes





Alerte dans un aérodrome de campagne hongrois. Après avoir reçu l'ordre de départ, les équipages se hâtent vers leurs avions pour combattre l'adversaire soviétique auquel nos alliés ont déjà porté maint rude coup

HONVEDS DE L'AIR

L'aviation hongroise dans la lutte contre les Soviétiques



Après l'attaque de positions soviétiques. Ces aviateurs hongrois viennent de rentrer d'un raid et se font part de leurs aventures. A en juger d'après leur humeur, c'est un grand succès qu'ils doivent avoir remporté



Chasseur hongrois du type Fiat C R 42, prêt à partir sur un aérodrome du front
Photos Aviation hongroise (Oskar Pöffel)



En haut: Un avion de combat du type Caproni Ca 135 a été mis en état de vol, et l'équipage monte à bord

A droite: Artillerie antiaérienne légère de l'aviation hongroise, après son arrivée à un aérodrome de campagne très avancé, qu'il s'agit de défendre contre les attaques éventuelles des Soviétiques



Le commandant d'une escadrille de chasse victorieuse, lui-même un des plus fameux aviateurs de chasse, qui a été cité dans un communiqué militaire hongrois pour le courage dont il a fait preuve devant l'ennemi

A la mitraille

Un atterrissage de fortune



L'histoire, que raconte ici l'aviateur de bord Heiner, est un des nombreux épisodes qui composent une minuscule partie des grands événements militaires, et qu'aucune chronique ne rapportera plus tard. On dira simplement: Tous les soldats ont fait leur devoir. Mais bien peu savent combien de courage, de sang-froid et d'aventures extraordinaires se cachent pour chacun derrière ce mot de « devoir ». Ce n'est que lorsque le hasard se permet avec l'un ou l'autre des cabrioles particulièrement extravagantes que le chroniqueur « monte en épingle » un chapitre des innombrables journaux de guerre. C'est le cas, par exemple, de l'aspirant de 1^e classe Heiner R., que nous appellerons ici « aviateur de bord Heiner ». Le vaisseau, auquel il appartient comme éclaireur, croise à toute vitesse dans l'Atlantique. Depuis plusieurs jours, il est à la recherche d'un gros bâtiment bien déterminé. Et aujourd'hui c'est l'anniversaire de Heiner. Le cœur plein d'espoir, il prend le départ dans son avion en compagnie de l'adjudant Y. Découvrir enfin le vapeur de commerce qu'ils poursuivent sans relâche et l'envoyer par plusieurs brasses de fond serrait pour le jeune aspirant le plus beau cadeau d'anniversaire. Ses camarades lui souhaitent bonne chance et attendent son retour avec grande impatience



euse contre des requins

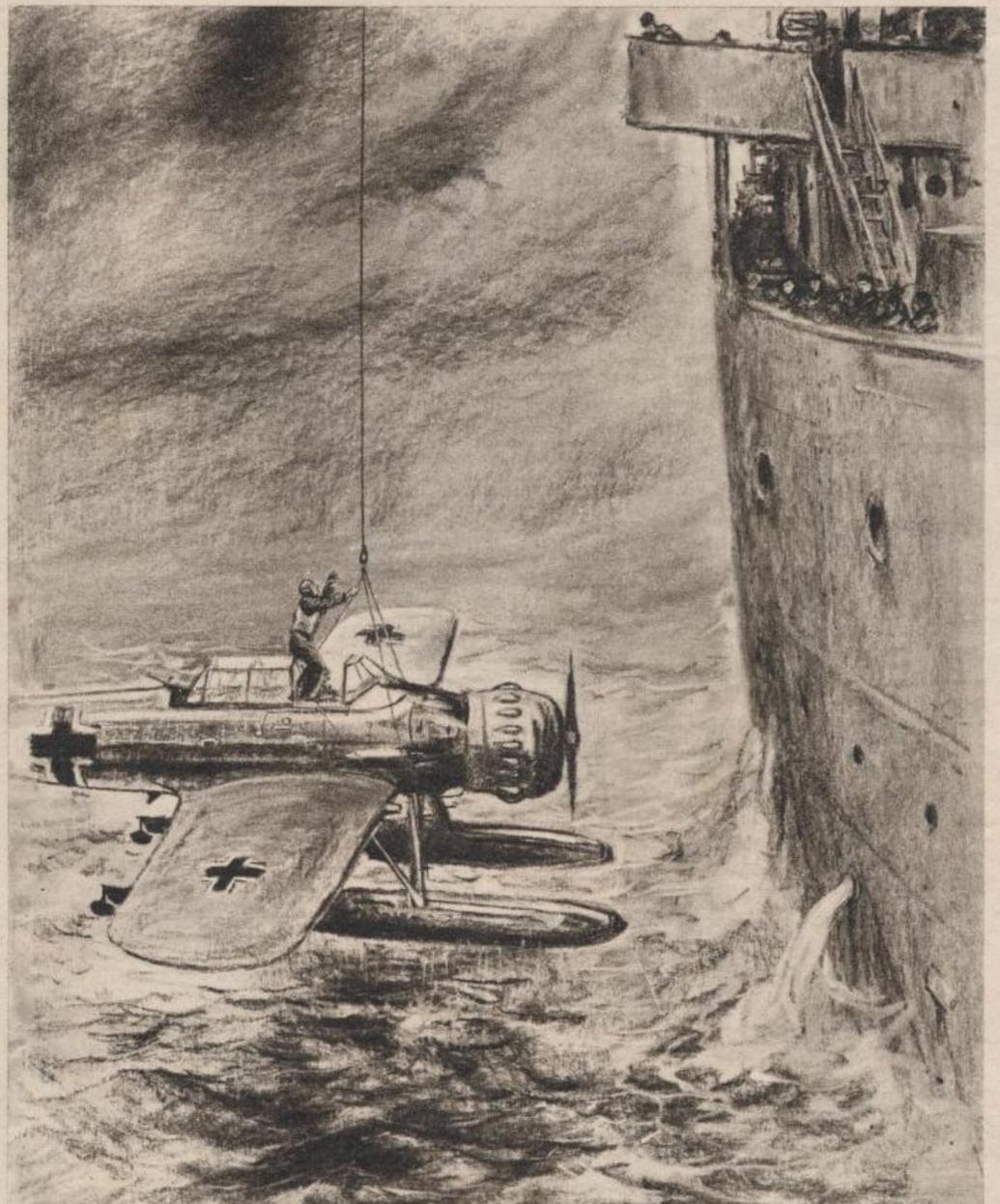
mouvementé en haute mer

Mais ils attendent en vain. Des heures se passent. La machine ne donne aucun signe de vie. Elle devrait être rentrée depuis longtemps. Aurait-elle...? Non, impossible, ce serait trop épouvantable, et justement le jour anniversaire de Heiner! Les camarades commencent à calculer: il est parti à telle et telle heure, avec du carburant pour telle et telle durée... Nom d'un chien, le réservoir doit être vide depuis longtemps. Ils n'ont plus de doute, à présent: l'avion a été descendu ou contraint d'atterrir. Et au même moment arrive un message radiotélégraphique de la machine manquante; il est court: «Avons dû amerrir!» Oui, mais où? Dans la cabine de T.S.F. on a naturellement tenté de repérer immédiatement l'avion, mais le faible signal de détresse s'est éteint avant qu'on ait eu le temps de déterminer exactement sa position. En tous cas le navire fait immédiatement demi-tour et se met en route en sens contraire. Toutes les machines tournent à plein régime. Les deux pilotes doivent être retrouvés avant la tombée de la nuit. De nouveau des heures s'écoulent. Sur le navire, les hommes ne parlent pas beaucoup tant ils sont rongés par l'anxiété. Au-dessus des eaux s'étend un léger voile de brume qui rend la visibilité mauvaise



Dessins H. v. Medvey

Enfin! Aux premières heures du soir, l'avion est en vue. Il est ballotté comme un jouet par les énormes vagues. Bientôt le navire l'atteint. La machine est rapidement hissée à bord. Les deux hommes en sortent, visiblement exténués. Cela n'a rien d'étonnant, car les aventures qu'ils ont vécues au cours de cette journée ont mis leurs nerfs à une rude épreuve. L'amerrissage de fortune dans la forte houle de l'Atlantique était à lui seul une entreprise hasardeuse qui aurait facilement pu mal tourner. Mais cela n'était rien en comparaison de ce qui avait suivi: A peine les aviateurs avaient-ils jeté l'ancre flottante en toile à voile que l'eau autour de la machine fut fouettée par d'énormes ailerons noirs. Des requins! Tout d'abord les pilotes n'en crurent pas leurs yeux. Les sales bêtes s'approchaient bigrement près des flotteurs de la machine. Elles étaient quatre, ainsi que les aviateurs le constatèrent, et paraissaient guetter avidement les victimes qui leur étaient destinées. Vite résolus, les deux hommes démontèrent de son cadre la mitrailleuse arrière, la traînèrent à l'avant et la mirent en position. Cela est naturellement plus vite dit que fait. Les flotteurs glissants n'offraient pas d'appui solide aux aviateurs, ils devaient se soutenir de toutes leurs forces aux entretoisements pour ne pas être enlevés par les lames. De plus, ils n'avaient pas les mains libres car ils devaient tenir la mitrailleuse. Les premières salves se perdirent dans l'eau, mais ensuite les balles portèrent. A ce moment, les requins devinrent tout à fait furieux, leurs forces unies auraient peut-être suffi pour renverser l'hydravion. Mais Heiner tirait comme un enragé, et ne cessa que lorsque les requins en eurent assez et se décidèrent à «battre en retraite». Autour de l'avion, l'eau montra longtemps encore de longues traînées de sang, traces d'une bataille comme il ne s'en livre pas tous les jours dans la guerre aérienne



Son grand jour

L'adjudant-chef Schlund, radio de bord dans un groupe d'aviateurs de combat, qui a jusqu'à présent pris part à 200 raids et repoussé notamment 13 attaques de chasseurs, a reçu, en tant que premier radio de bord de l'aviation allemande, la croix de commandeur de l'ordre de la Croix de Fer. N'est-ce pas là un motif suffisant pour organiser, loin du pays, une petite fête avec pas de parade et musique claironnante?



Une légère brise souffle sur l'aérodrome, faisant orduler les lourds drapeaux brodés d'or qui précèdent le cortège



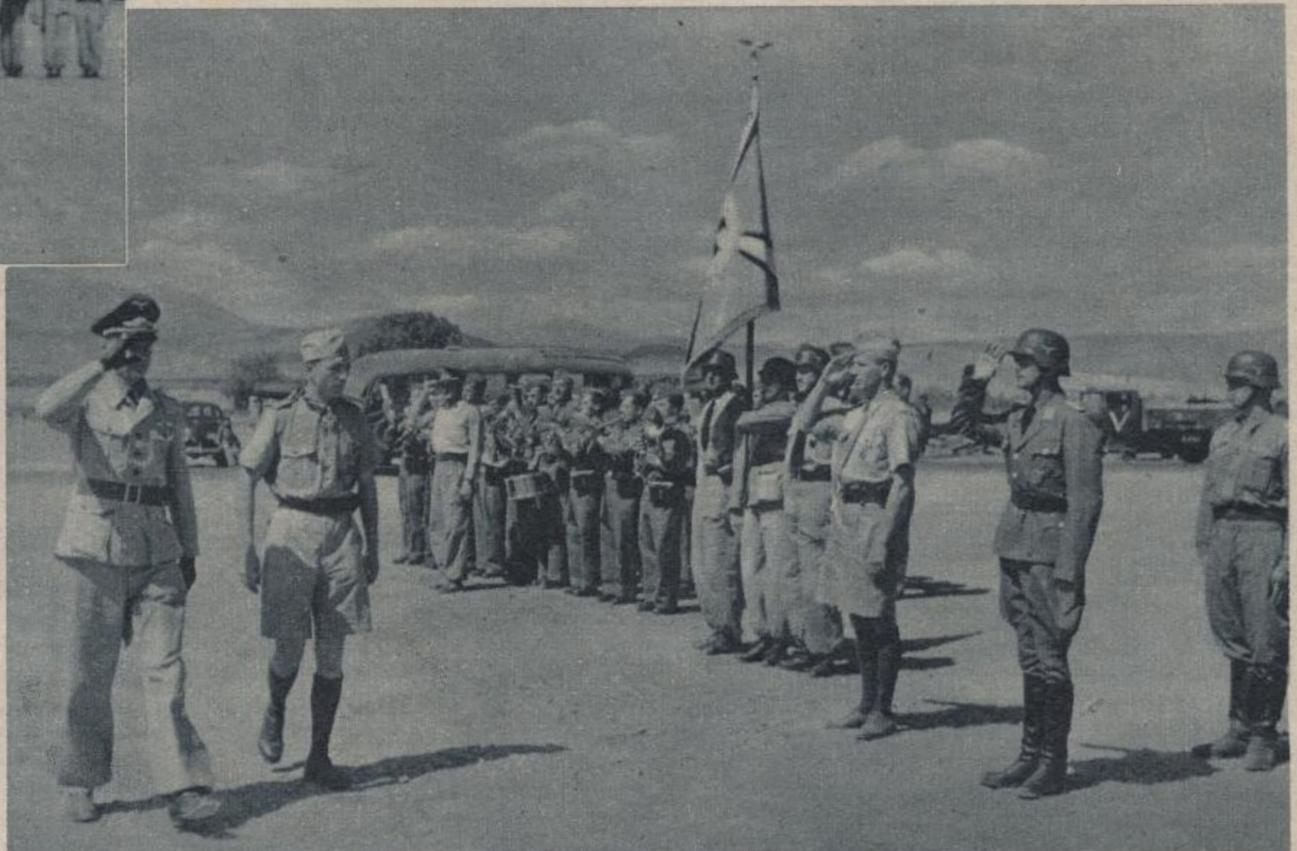
Pour commencer, un défilé, musique en tête, ouvre, par une marche entraînante, le grand jour du radio de bord



... puis vient la cordiale poignée de mains du commandant de l'escadre. La troupe tout entière est alignée en bon ordre, le soleil méridional rit dans le ciel bleu ...

Photos
Correspondant de guerre Dr. Petertil

Pour finir, le commandant de l'escadre et le radio de bord décoré de la croix de commandeur passent devant le front formé par les groupes d'aviateurs de combat. La « partie officielle » de la fête s'achève là-dessus, mais on est en droit de croire que la « partie informelle » ne va pas tarder à prendre ses droits





Capitaine HAHN



Major LUTZOW



Sous-lieutenant SIEGFRIED SCHNELL

Photos Scherl-OKW (15),
Correspondants de guerre Hug (Sch), Jütte (Sch)



Lieutenant DOERFFEL



Lieutenant DOERNBRACK



Lieutenant DRUSCHEL



Lieutenant GRASSER



Lieutenant LENT



Lieutenant SCHAIRER



Lieutenant Karl-Heinz SCHNELL



Lieutenant STEINHOFF



A l'occasion de sa 89^e victoire aérienne, le major Lützow, commandant d'une escadre de chasse, a, comme quatrième officier des forces armées allemandes, été décoré par le Führer et commandant suprême de la feuille de chêne avec épées de l'insigne de commandeur de la Croix de Fer. La feuille de chêne de l'insigne de commandeur de la Croix de Fer a été conférée au capitaine Hahn, commandant d'un groupe de chasse, à l'occasion de sa 42^e victoire aérienne, et au sous-lieutenant Siegfried Schnell, à l'occasion de sa 40^e victoire aérienne



Comment ils ont gagné la croix de commandeur



Lieutenant-colonel WEITKUS



Dr. NEUMANN,
médecin major de 1^e classe



Capitaine BLASIG



Capitaine BRADEL



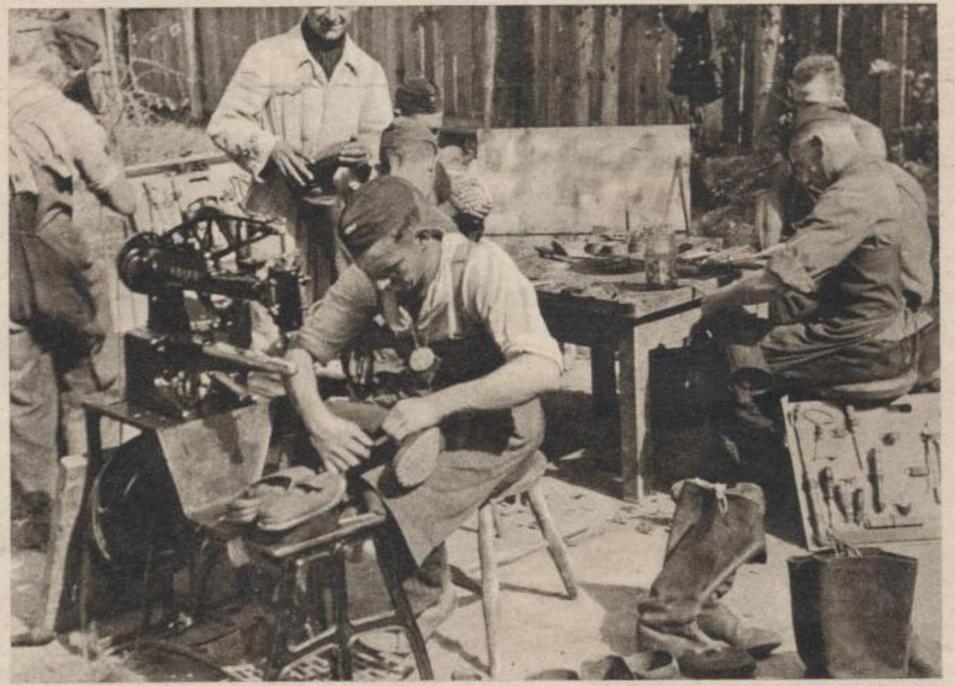
Capitaine BRUCK



Lieutenant BEYER

Au cours de nombreux raids contre l'Angleterre et pendant la campagne à l'est, le lieutenant-colonel Weitkus, commandant d'une escadre de combat, a accompli d'éclatantes prouesses à la tête de sa formation, et obtenu de grands succès lors d'attaques contre la flotte de commerce ennemie. — En tant que médecin d'un régiment, le Dr. Neumann, médecin major de 1^e classe, a, en compagnie de son commandant, atterri en parachute sur l'aérodrome de Maleme (Crète). Dans l'accomplissement de sa mission, il a fait preuve de la plus grande vaillance en allant, à différentes reprises, panser et chercher les grands blessés dans les premières lignes. — Le capitaine Blasig, commandant de groupe d'une escadre de stukas, a conduit son groupe à de remarquables succès. Grâce à son commandement circonspect et à sa vaillance personnelle, il s'est acquis le plus grand mérite dans la prise de la forteresse de Salla dans la zone de combat finnoise. — Lors de la bataille de tanks de Grodno, le capitaine Bradel, commandant d'escadrille d'une escadre de chasse, payant sans hésiter de sa personne et électrisant son escadrille par son courage, a fait échouer l'attaque d'une formation ennemie comptant presque 500 tanks en livrant contre elle d'audacieuses attaques en vol rasant. — Au cours de plus de 60 raids exécutés sur tous les fronts, le capitaine Bruck, commandant d'escadrille d'une escadre de stukas, a conduit sa formation dans la fournaise des batailles. Son énergie exceptionnelle lui assure une autorité indiscutée sur ses équipages qu'il entraîne sans cesse à de brillants succès. — Le lieutenant Beyer, commandant d'escadrille d'une escadre de chasse, a remporté 32 victoires aériennes et, au cours d'audacieuses attaques en vol rasant, détruit 10 avions ennemis au sol. — Au cours de la campagne à l'est, le lieutenant Dörffel, commandant d'escadrille d'une escadre de combat, a fait la preuve d'un courage exemplaire. Près de Witebsk, il est intervenu de façon décisive dans les combats terrestres, et a, à diverses reprises, contribué à tirer les troupes de terre d'une situation difficile. — Le lieutenant Dörnbrack, commandant d'escadrille d'une escadre de combat, s'est, notamment dans la bataille de Bialystok, distingué par sa grande bravoure. Au cours d'une attaque roulante, il a, dans une défense acharnée, détruit avec ses hommes l'avant-garde des troupes ennemies battant en retraite, permettant à nos propres formations, par la panique et l'embouteillement de la route ainsi créés, d'encercler et d'anéantir définitivement l'adversaire. — Le lieutenant Druschel, commandant d'escadrille d'une escadre de combat a

fait, à l'est aussi, la preuve de son mépris de la mort et de son courage sans exemple. C'est ainsi qu'au sud de Grodno, notamment, l'attaque par le flanc tentée par des tanks ennemis fut étouffée dans l'œuf par son escadrille. — Le lieutenant Grasser, pilote dans une escadre de chasse, a remporté jusqu'à présent 25 victoires aériennes. Lors d'audacieuses attaques en vol rasant, il a, pendant la campagne à l'est, infligé de lourdes pertes à l'ennemi. — Le lieutenant Lent, commandant d'escadrille d'une escadre de chasseurs de nuit, a abattu 7 avions de jour et 13 de nuit. — Le lieutenant Schairer, commandant d'escadrille d'une escadre de bombardiers piqueurs, qui a exécuté plus de 150 raids, est un des aviateurs de stukas qui comptent le plus grand nombre de victoires à leur actif. Pendant la campagne à l'est, il a contribué dans une large mesure à la destruction de l'adversaire. — Au cours de nombreux combats aériens, le lieutenant Karl-Heinz Schnell, commandant d'escadrille d'une escadre de chasse, a abattu 29 avions ennemis, et fait, dans d'efficaces attaques en vol rasant, la preuve de son courage et de son dévouement. — Le lieutenant Steinhoff, commandant d'escadrille d'une escadre de chasse, a abattu 26 avions ennemis, et s'est particulièrement distingué par sa conduite valeureuse dans la lutte contre l'Angleterre au cours de plus de 60 vols d'escorte.



Un corps d'artillerie antiaérienne a organisé un train d'habillement, qui va, suivant un itinéraire déterminé, trouver la troupe dans ses nombreuses positions pour remettre en état les vêtements des soldats. Une intense activité règne dans l'atelier de cordonnerie

Le magasin d'habillement roulant



Le magasin d'habillement roulant vient d'arriver au front. De nouvelles pièces d'habillement sont déballées pour être échangées contre des vieilles

Un gaillard qui sait se tirer seul d'affaire. Un chef d'atelier du personnel de terre a eu une bonne idée: à l'aide de la plaque de réchauffage du piston, les pantalons reçoivent le pli réglementaire



A peine le train d'habillement est-il arrivé que les machines à coudre se mettent à ronronner (photo à gauche), car les tailleurs ont fort à faire. Vestes et pantalons d'uniforme ont beaucoup souffert de la marche en avant. — Le travail est bientôt achevé. Quelques travailleurs (en haut) exécutent encore les derniers travaux de raccommodage, puis les tables de travail seront démontées et le magasin d'habillement roulant se mettra en route vers la position d'a.a.a. suivante



Photos Correspondants de guerre Engel, Fromm (2), Müllner, Sturm (Sch)



Avant le départ pour un nouveau raid

Le plein d'essence fait et les bombes chargées, l'avion de combat est déjà prêt au départ. L'équipage fait ses derniers préparatifs avant le raid. Les camarades s'aident mutuellement à mettre les sangles de leur parachute

Photo Dr. Franz

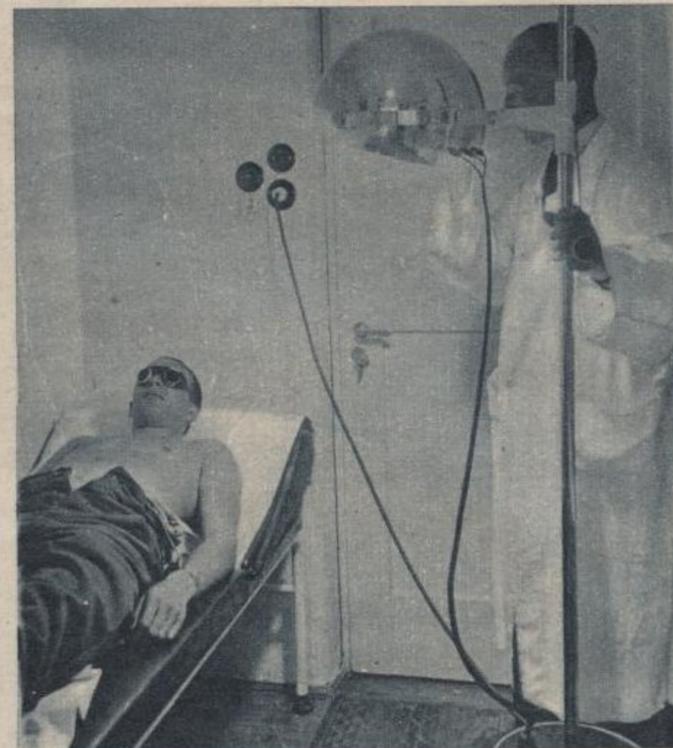
Le sanatori

Reportage spécial du Dr. Franz

On n'aurait pu choisir, pour y édifier un sanatorium de l'aviation, aucun endroit plus approprié que Kitzbühel, connu comme villégiature et surtout célèbre comme paradis tyrolien du ski. On y envoie en premier lieu les aviateurs qui ont besoin de repos après de nombreux raids, et dont la santé doit être entièrement rétablie dans l'air des montagnes et le soleil des hauteurs. Pour favoriser leur complète guérison, ils y trouvent, outre une excellente nourriture, l'occasion de pratiquer les sports les plus divers soit dans les montagnes, soit sur un lac situé à proximité



Tir à l'arc au bord du Schwarzsee près de Kitzbühel. Les nombreuses occasions de se livrer aux sports, qui sont offertes aux membres de l'aviation au sanatorium, contribuent dans une large mesure au rétablissement de leur santé



Le sanatorium de l'aviation, qui est dirigé par un officier du service de santé, dispose naturellement de toutes les installations médicales nécessaires au traitement de ses hôtes



Assaut d'escrime devant les pittoresques coulisses de Kitzbühel. Ce centre de sport d'hiver bien connu offre, l'été aussi, de nombreuses possibilités de pratiquer les sports, notamment l'ascension en montagne, ainsi que le canotage et la natation dans le proche Schwarzsee. Mais le sanatorium dispose aussi des appareils nécessaires pour d'autres genres de sport comme le tennis et l'escrime

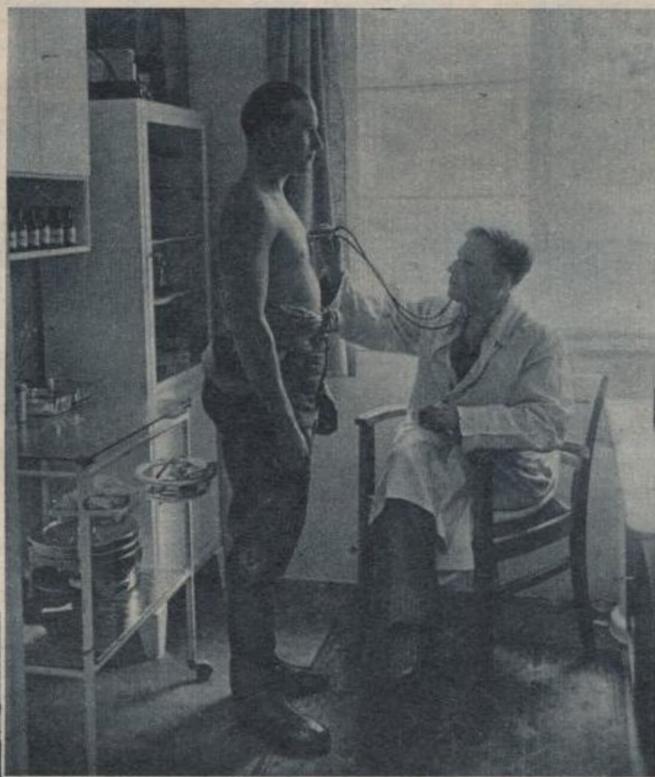
A gauche: Les salles du sanatorium sont aménagées rationnellement et confortablement. Un coin de la salle de lecture, où les convalescents se tiennent volontiers le soir



um de l'aviation à Kitzbühel



A droite: Les hôtes du sanatorium de l'aviation se trouvent sous la surveillance assidue des médecins. Ils sont examinés tous les huit jours ainsi qu'au début et à la fin de leur séjour, qui dure en général quatre à six semaines



Les aviateurs, qui reprennent ici leurs forces affaiblies par leur rude service, passent volontiers le temps à pêcher et à canoter sur le lac Schwarzssee, situé à proximité du sanatorium

Ci-dessous: Le bâtiment du sanatorium, qui était originellement une école de ski, s'adapte parfaitement, dans son architecture, au caractère du paysage environnant



La table de ping-pong (à gauche) est souvent le théâtre de concours acharnés suivis avec attention par les camarades





« Entre ciel et terre », s'intitule un nouveau film de l'Ufa, dans lequel Gisela Uhlen joue le principal rôle féminin. Elle aussi se trouve ici entre ciel et terre, au sommet de la cathédrale d'une petite ville allemande, qui constitue le décor d'une action captivante

Photos Ufa (8)

Entre ciel et terre

Un nouveau film de l'Ufa

Ce nouveau film de l'Ufa, mis en scène par le Dr. Harald Braun, et dont Erich Holders est le directeur de production, nous conduit dans une tranquille petite ville allemande. L'action, riche en moments captivants, se passe à l'arrière-plan historique des années de guerre 1870-71. Le rôle principal est tenu par Werner Krauss, qui incarne le conseiller municipal et maître couvreur Justus Rottwinkel. Deux autres grands rôles sont tenus par Wolfgang Lukschy et Martin Urtel, qui représentent les fils Rottwinkel, rivalisant pour conquérir Christine, dont le personnage est joué par Gisela Uhlen



La campagne a pris fin. Au son des fanfares militaires, les troupes victorieuses font leur entrée dans la ville, accueillies par les vivats de la population. Les notables, ayant le maire à leur tête, prennent part à cet événement du haut de la tribune





A la santé des glorieux combattants de 1870-71! Le conseiller municipal Justus Rottwinkel (Werner Krauss), lors du mariage de son fils préféré Mathias (Wolfgang Lukschy), qui est resté au pays, avec Christine (Gisela Uhlen)



Au mariage de Mathias Rottwinkel avec la belle Christine Burger (un événement d'importance pour la petite ville, même pendant les mois de guerre mouvementés de l'année 1870), les plus jeunes eux-mêmes sont autorisés à vider un verre de vin à la santé des jeunes époux

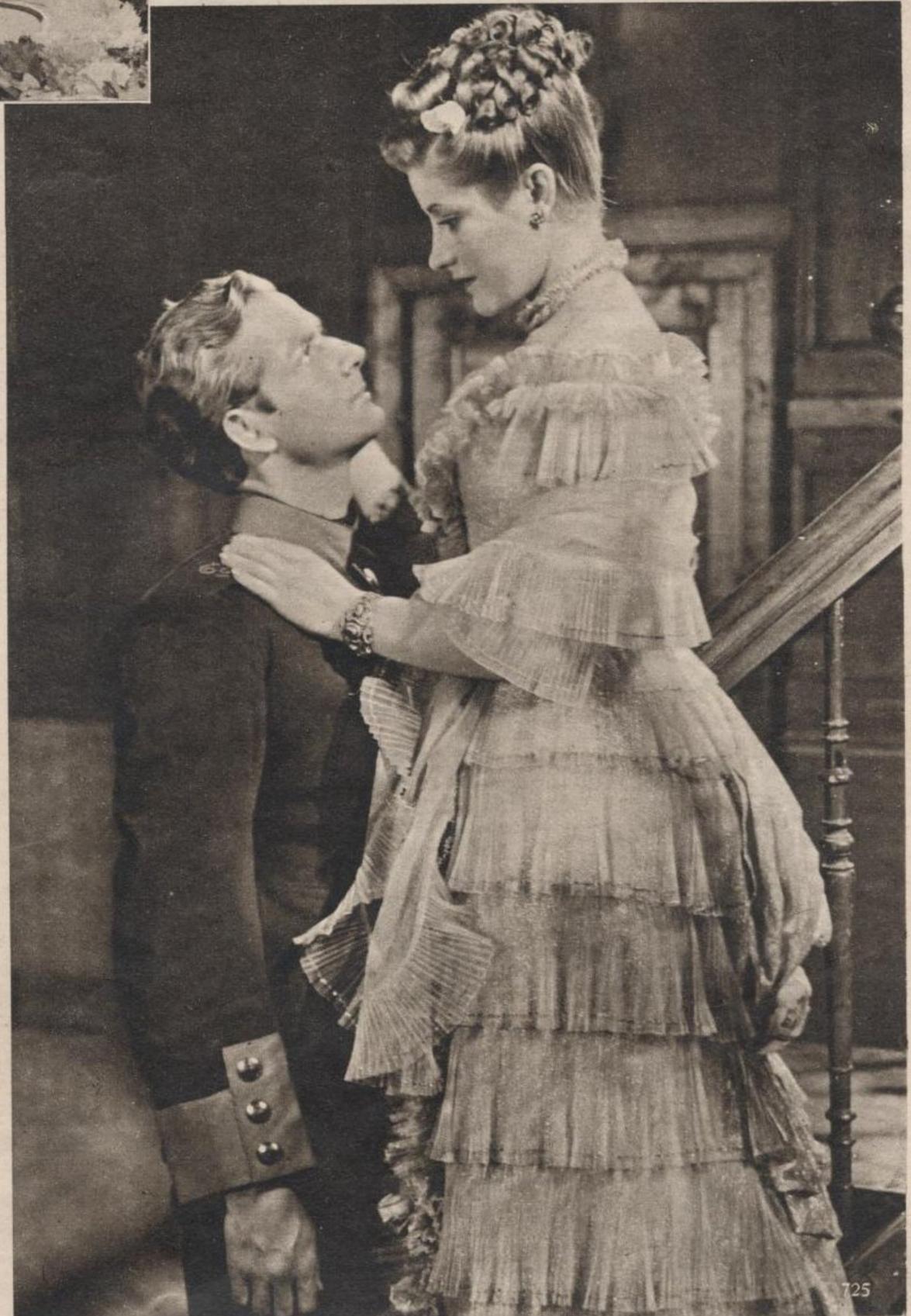


Lors de la reprise solennelle d'une carrière d'ardoise, Justus Rottwinkel est blessé aux yeux par une explosion. A droite, le fils aîné de Rottwinkel: Mathias (Wolfgang Lukschy), à gauche le beau-père de celui-ci, Clemens Burger (Paul Henckels)



Lonius (Martin Urtel), le deuxième fils de Rottwinkel, ne peut suivre l'impulsion de son cœur. Son frère et rival, Mathias, le chasse de la maison avec l'assentiment de son père. Lonius s'engage dans l'armée et revient au pays avec les troupes victorieuses après la campagne de 1870-71. Le père, qui a presque complètement perdu la vue, a entretemps reconnu qu'il a commis une grande injustice à l'égard de son plus jeune fils

Ci-dessous: Les amants sont enfin réunis. Lonius Rottwinkel, qui, par les intrigues de son frère aîné, avait été séparé de Christine, retrouve, après la guerre, le chemin de son cœur



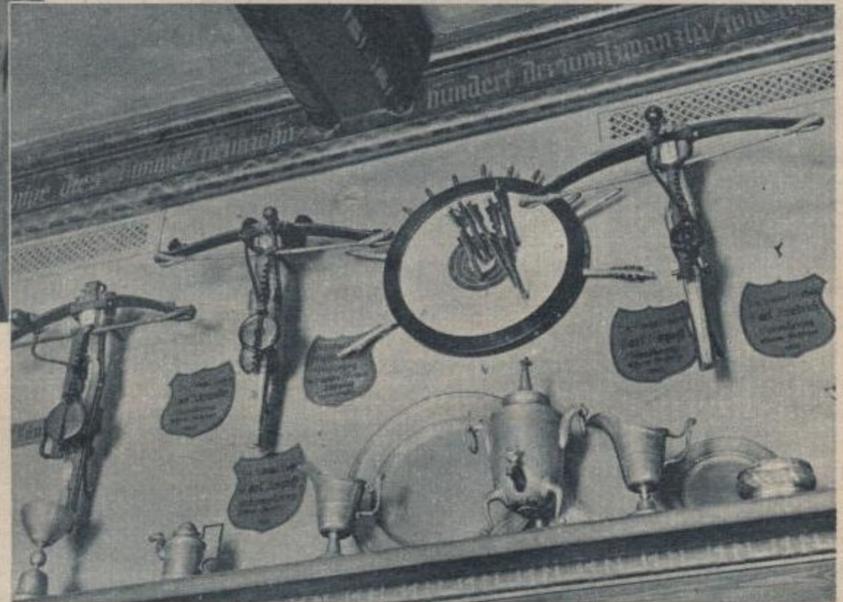


La salle traditionnelle des arbalétriers de Weimar. Dans la maison de la société, qui est la propriété commune des 35 « vrais arbalétriers », on cultive de vieilles coutumes qui sont restées inchangées depuis un demi-millénaire. D'après les statuts rédigés en 1680 par le duc Jean Ernest de Saxe-Weimar, le trisaïeul du prince ami de Goethe (jusqu'à cette date, les règlements et usages n'avaient été transmis qu'oralement), le nombre des membres ne devait pas excéder 300. 35 d'entre eux seulement, les « vrais arbalétriers », avaient le droit de porter l'arme

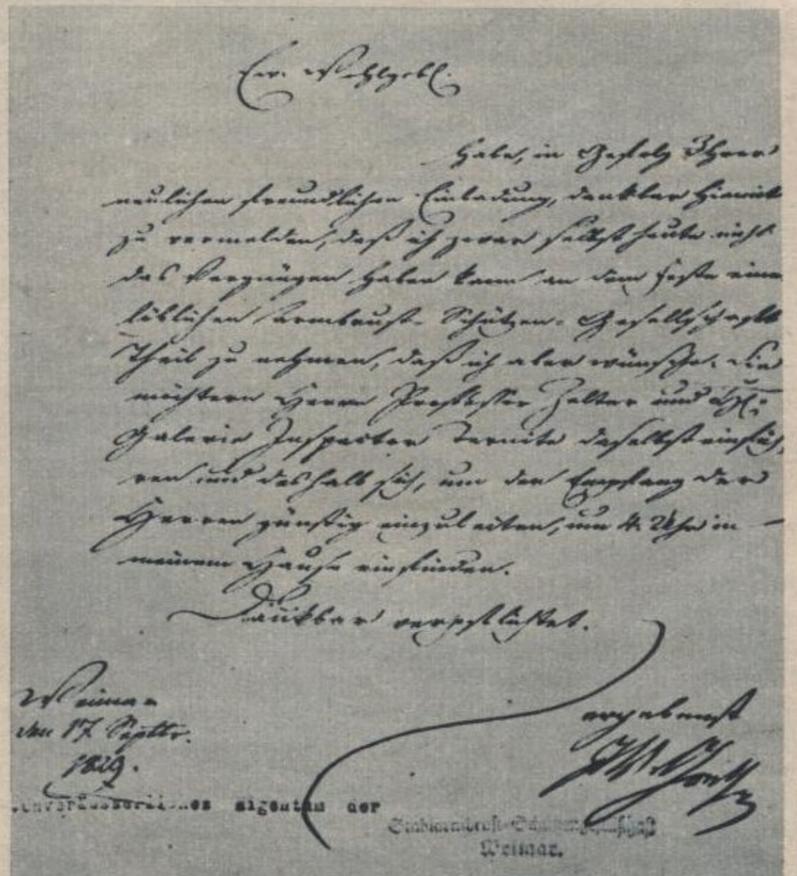
Victoire avec lauriers et citrons

Nous visitons la « Société privilégiée des arbalétriers » à Weimar

Reportage illustré du Dr. Franz



Les ducs, plus tard grands-ducs, de la maison régnante de Weimar, étaient toujours membres honoraires de la société. Les armes qu'ils portèrent lors des manifestations solennelles, prennent aujourd'hui une place d'honneur dans la précieuse collection de la maison de tir



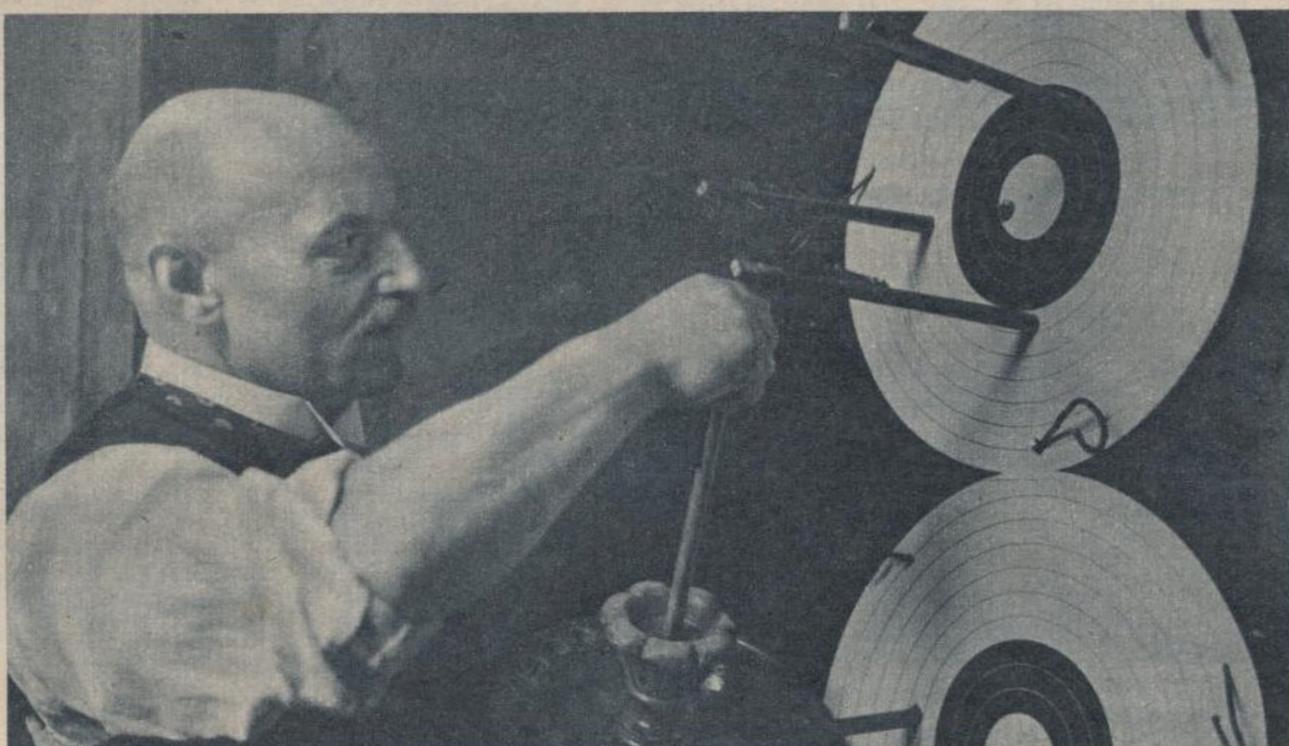
Une pièce de grande valeur des archives, riches en souvenirs, de la société des arbalétriers: une lettre de Goethe, dans laquelle il s'excuse de son absence à une manifestation

Pas de tir à l'arbalète sans la traditionnelle tourte au lard. Préparée suivant une très vieille recette de Weimar, elle doit être mangée très chaud. C'est pourquoi les armes sont abandonnées dès qu'elle apparaît sur la table



La main du vieux tireur d'élite tient fermement l'arme qui lui est devenue familière au cours de plusieurs dizaines d'années d'entraînement

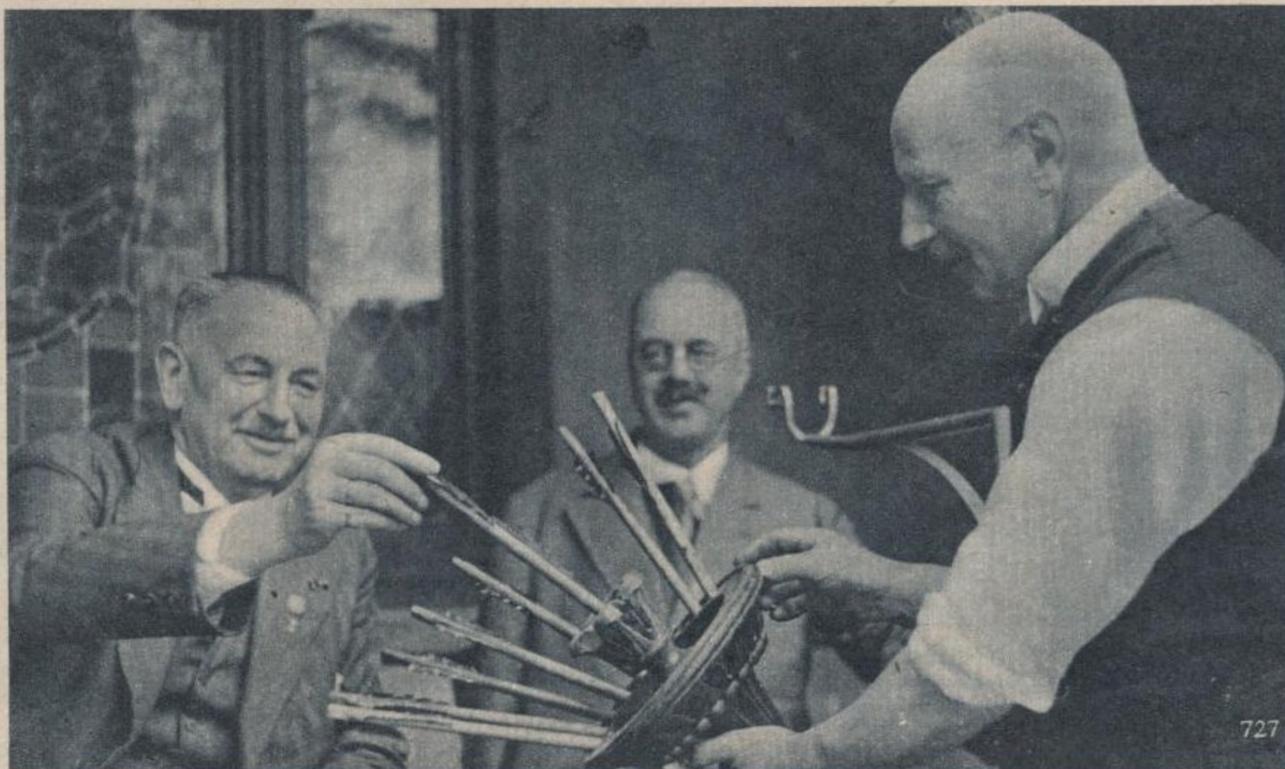
A Weimar, s'est conservée jusqu'à aujourd'hui une société d'arbalétriers dont il est fait mention pour la première fois dans des documents vieux de cinq cents ans. L'origine de cette association remonte à l'époque où la milice de Weimar était encore armée d'arbalètes. Les événements historiques et les courants culturels ont toujours trouvé écho dans cette société, où le Weimar intellectuel du temps de Goethe a naturellement aussi laissé ses traces. Goethe lui-même en était un membre assidu. Son arme est aujourd'hui conservée comme un précieux souvenir. De Liszt, nous trouvons dans les vastes archives une lettre, dans laquelle il prie « l'honorable administration de la société des arbalétriers » de bien vouloir l'accepter comme membre. Schiller, qui prit plusieurs fois part au tir comme invité, emprunta une arbalète pour l'étudier à loisir pendant son travail pour « Guillaume Tell ». Il la renvoya en s'excusant d'avoir conservé l'arme « plus que de raison ». Là-dessus, la société lui fit don de l'arbalète en le priant lui-même d'accepter le titre de membre honoraire. « Gardant le souvenir de l'ancien temps » (telle est sa devise), la société d'arbalétriers, par son maintien de la tradition, resta pendant un demi-millénaire la gardienne d'un chapitre d'histoire culturelle allemande



Dans la société des arbalétriers, des usages vieux de plusieurs siècles se sont transmis jusqu'aujourd'hui. Le maître d'armes enlève les carreaux des deux cibles, sur lesquelles les arbalétriers tirent alternativement. Ces carreaux sont rendus aux tireurs sur des supports imitant la forme d'une fleur. Pourtant, quiconque a réussi un « coup blanc », c'est-à-dire atteint le cercle blanc situé à l'intérieur du noir, a le droit de prendre lui-même son projectile de la cible (ci-dessous)



Des lauriers et des citrons sont remis au vainqueur, ce qui, d'une manière à la fois symbolique et humoristique, exprime que toute gloire doit être amèrement achetée





Semblables à ceux qui ont lieu dans le Reich pour la formation de sous-officiers, des cours, auxquels sont admis des soldats particulièrement éprouvés, sont organisés parmi les unités combattantes sur le front oriental. Les décorations de cet aviateur témoignent de ses mérites. — A gauche: Au pas de course à travers les immenses étendues de la Russie soviétique; çà et là, les débris d'avions ennemis démolis

Cours pour sous-officiers au front

Formation de sous-officiers de l'aviation



Après avoir donné lecture du communiqué militaire, l'instructeur commente, à l'aide d'une carte, les nouvelles victoires allemandes. Les élèves suivent ses explications avec intérêt, car leurs escadrilles, auxquelles ils retourneront après la fin du cours, ont pris part à ces victoires



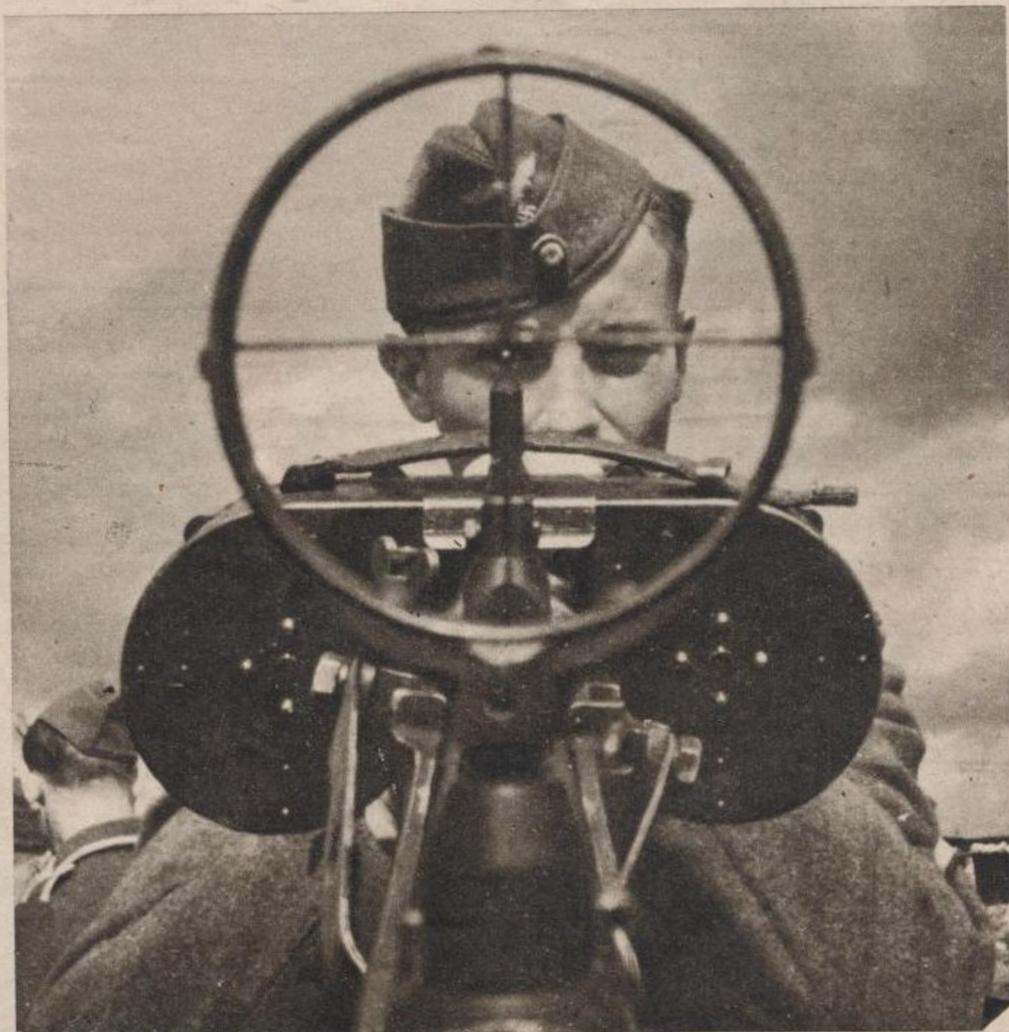
L'instruction de fantassin compose la majeure partie du service. Pendant que, sur l'aérodrome de campagne voisin, des machines sont mises en état de vol, les élèves se rendent à l'exercice

Ci-dessous: Tout aviateur doit savoir manier la mitrailleuse l'arme de bord des troupes volantes. La précision de tir est développée par des exercices de pointage et de tir au stand

Reportage illustré du correspondant de guerre Dietrich (Wb)



Les cours au front n'ont naturellement pas lieu dans des casernes et des salles d'instruction; les élèves sont logés dans des tentes, et l'instruction prend place en plein air quand le temps le permet



Sur un rythme de fer

Pages de journal retraçant la lutte de l'aviation à l'est

Par le correspondant de guerre Dr. KURT HONOLKA

II.

Dimanche, 13 juillet

Ils ont derrière eux quatre-vingt-dix raids accomplis ensemble, près de deux ans de combats, pendant lesquels ils ont fait la preuve d'une inlassable fidélité au devoir. Un maître équipage, éprouvé dans de nombreuses batailles. Ils ne se laissèrent pas abattre, même lorsque le sort parut leur devenir défavorable et la chance les quitter.

Ils volaient loin en pays ennemi lorsque le coup portant d'un chasseur soviétique mit le feu à un moteur de leur machine. Aussi loin que les regards se portent, rien que des bois infinis, marécageux. L'observateur s'efforce en vain de découvrir une surface unie où ils pourraient tenter un atterrissage de fortune. L'équipage a encore tout juste le temps de se défaire de ses bombes. Le sous-officier K., qui réalise la situation en l'espace d'un éclair, calcule leur position... « il nous faudra marcher 210 degrés et nous atteindrons nos tanks », déclare-t-il encore avec le plus grand calme tandis que la machine vole, en tombant de plus en plus, au-dessus de la forêt. Puis, aussi adroitement que le pilote freine la vitesse, elle s'écrase dans les cimes des pins. Un fracas épouvantable, une secousse qui projette les quatre hommes en avant... tout est fumée et flammes. Trois d'entre eux parviennent à sortir de la machine qui brûle. Mais l'observateur, affaibli sur lui-même, reste inanimé sur son siège. Sans se soucier des flammes ni de leurs propres blessures, ses camarades l'extraient de l'avion au prix de grands efforts. Ils l'étendent à terre. « Otto, tu as mal? » demande l'adjutant. Mais le petit sous-officier K. ne répond pas, ses yeux se sont éteints. « Adieu, camarade, adieu... »

Les trois survivants s'arrachent de leur contemplation. Il n'y a pas une minute à perdre. Tout à proximité se trouvent des blockhaus soviétiques, les hommes les ont aperçus de leur avion quelques minutes plus tôt. Ils doivent en toute hâte chercher une cachette dans le bois. A ce moment seulement, ils s'aperçoivent de l'état dans lequel ils se trouvent. Ils ont le visage sanglant, déchiré, tous trois boitent. Le plus mal en point est le pilote, l'adjutant K.: il a un grave épanchement de sang dans le pied et ne peut se traîner que péniblement. Mais ils doivent pourtant poursuivre leur marche, ils ne doivent pas tomber en captivité.

L'adjutant M., le mitrailleur, prend la boussole de son pilote. Au moins, ils savent quelle route peut les conduire jusqu'aux Allemands. S'ils parviennent à se sauver, ils le devront au sang-froid et au soin de leur camarade mort. Dans la blême lueur crépusculaire de la nuit qui, ici, ne devient jamais complètement noire, ils atteignent une clairière: un maigre champ, quelques huttes misérables. Des enfants pleurent dans la solitude. Épuisés, les hommes se jettent sur le sol au bord de la clairière, et s'endorment.

Aux premières lueurs de l'aube, ils se remettent en route. Ils se traînent péniblement à travers le désert du bois marécageux qui semble ne pas avoir de fin. La soif les torture. Ils trempent leurs mouchoirs dans une mare boueuse, et boivent le liquide trouble. Manger, il n'y faut pas penser, car ils n'ont avec eux que leurs pistolets. De nouveau, le bois s'ouvre sur une éclaircie. Les trois s'avancent jusqu'au bord de celle-ci... pour se jeter aussitôt sur le sol. Un groupe de soldats soviétiques, 12 hommes environ, passe à quelques mètres devant eux. Tonnerre, pense l'adjutant M., si seulement nous n'étions pas si harassés... Mais ils ont avec eux un camarade qui ne parvient à les suivre qu'en rassemblant toute son énergie. Les deux autres règlent leur vitesse sur la sienne, s'entraident, se réconfortent mutuellement. Plus loin, toujours plus loin... Au sommet d'une légère élévation, ils aperçoivent des sentinelles soviétiques en patrouille.

L'ennemi est tout proche. La deuxième nuit, ou plutôt le blême clair-obscur qui en tient lieu, tombe enfin. Les trois la passent entre des buissons et des haies au bord d'un marécage. Moite et lourde, la nuit vibre d'inquiétude et de bruits de guerre. A brefs intervalles, ils entendent des avions allemands de combat passer au-dessus de leur tête... oui, ce sont bien des Ju 88, ils en reconnaissent le vrombissement familier. Pendant toute la nuit, ils entendent ainsi les oiseaux métalliques qui volent en mugissant dans la direction du front ennemi. De temps à autre, des mitrailleuses crépitent, des coups de feu retentissent, affaiblis, dans le lointain. Une fois, ils voient au-dessus d'eux passer l'ombre d'un Rata, et, quelques instants plus tard, ils entendent le tonnerre sourd de l'artillerie antiaérienne. « Ce sont les nôtres, ils ne peuvent plus être loin! »

Le lendemain matin, ils ont peine à se lever. Le visage gonflé, les pieds en sang, ils reprennent pourtant leur



... De nouveau, le bois s'ouvre sur une clairière. Ils voient un groupe de Soviétiques passer à quelques mètres seulement devant eux...

marche en trébuchant. L'adjutant K., le pilote, a d'épouvantables douleurs dans la jambe, il n'en peut plus. « Encore un peu de courage, Paul, jusqu'à la prochaine maison, nous y ferons halte. » Ils continuent d'avancer. Soudain... une ligne télégraphique, une voie ferrée! Enfin, ils sont du moins sortis du désert vert. Mais la région qui s'ouvre devant eux est-elle occupée par les ennemis ou par les Allemands?

Lorsqu'ils découvrent une hutte délabrée, leur épuisement dissipe toute hésitation. Ils entrent. Un vieux Russe en haillons est assis dans la pièce. Il ne comprend pas un mot d'allemand. L'adjutant M. et le sous-officier S. fouillent toute la maison à la recherche de vivres. Mais ils n'y trouvent même pas une croûte de pain; le jardin est inculte, et l'habitation tout entière indiciblement misérable et sale. Ils sont dans l'Union Soviétique. Dans la cour, ils entendent des cris d'enfants. Cela vient de la porte de bois, là-bas. Lorsqu'on ouvre enfin à leurs coups répétés, ils aperçoivent une femme et cinq enfants serrés dans une pièce minuscule où règne une atmosphère irrespirable. On s'explique par signes: la famille entière s'est enfuie dans cette retraite par peur des bolcheviks, elle se cache de l'armée soviétique! A présent que ces gens voient devant eux des uniformes allemands, ils quittent, avec un grand soupir de soulagement, le trou dans lequel ils se terraient depuis des jours.

Plus loin, plus loin... les trois se traînent le long de la voie déserte. Adviene que pourra, ils sont las, infiniment las. Soudain, ils entendent un proche bruissement... « Ce sont des chenilles de tanks! »... l'adjutant M. court à travers le bois dans la direction du son, aussi vite que ses pieds blessés peuvent le porter. Et ses yeux fiévreux, rayonnants de joie, constatent à présent: ce sont des Allemands. Des tanks allemands qui s'avancent en une interminable colonne. L'adjutant court vers eux... des canons de mitrailleuses se tournent, muets, menaçants, dans sa direction. « Ne tirez pas! Deux camarades arrivent encore! », crie l'adjutant. — Un commandement, la colonne fait halte. Des fantassins sortent des chars, reçoivent entre leurs bras les trois hommes sanglants, barbus, poussiéreux qui, maintenant qu'ils se sentent en sûreté, s'affaissent sans volonté. Sauvés! Assis ou allongés devant des troncs d'arbres, ils laissent passer devant eux le train interminable qui roule en direction du nord-est, vers le front ennemi. Les fantassins agitent cordialement la main en apercevant les camarades dans leur uniforme boueux, leur tendent des bidons, du chocolat, des biscuits... Le dernier tank les emmène.

Mardi, 15 juillet

Je viens de recevoir l'ordre de faire immédiatement mes paquets et de me présenter à ma compagnie de correspondants de guerre. L'heure de faire mes adieux à l'escadrille est donc arrivée. Ce n'est pas de gaieté de cœur que je vais la quitter. Trois mois durant, j'ai vécu en France et à l'est avec les aviateurs de combat, j'ai volé avec eux, partagé avec eux de bons et de mauvais quartiers, passé en leur compagnie des heures joyeuses et graves. Ce n'est pas de gaieté de cœur que je les quitterai.

Samedi, 19 juillet

Demain nous partons pour une nouvelle mission. Deux autos vont nous conduire sur le front du nord, vers des chasseurs, des artilleurs de DCA et des éclaireurs. Les nouvelles du front annoncent que des combats extrêmement acharnés ont actuellement lieu dans ce secteur. Il s'agit d'enfoncer la ligne Staline au sud-est du lac Peïpous, pour avancer ensuite en direction de Saint-Petersbourg, et, sur l'aile gauche, de barrer la bande de terre située entre le lac Peïpous et le golfe de Finlande, afin d'ôter aux armées soviétiques encerclées en Esthonie toute possibilité de communiquer avec l'est. Ce sont là des mots secs qui esquissent dans ses grandes lignes le plan établi par l'état-major. Bientôt nous verrons de nos propres yeux à quoi ressemble dans la réalité l'exécution de ce plan, quel est le visage de la guerre sur ce front.

L'armée dans des tentes

Nous sommes en pays soviétique. Le soir, nous arrivons chez les chasseurs. Deux groupes de la célèbre escadre de chasse Trautloff sont cantonnés ici, à quelques centaines de mètres de la piste de décollage qui leur envoie sans cesse sa poussière. On ne voit les minces Me 109 que quand on s'en trouve tout près. C'est un énorme appareil qui est logé ici, toujours prêt à se déplacer, dans de nombreux camions et tentes. C'est dans une tente que se trouve le poste de commandement du groupe, dans une tente qu'est installé le mess, dans des centaines de tentes pointues que loge depuis plus de quatre semaines l'escadre tout entière, du commandant au plus petit aviateur. Cela fait partie des singularités de cette campagne à l'est: une armée de plusieurs millions d'hommes vit dans des tentes. La toile de tente tachetée de vert, que chaque fantassin emporte sur son dos avec ses montants repliables et ses piquets de fer, a depuis longtemps cessé d'être considérée comme une charge encombrante et inutile. Dans ce pays, où les villes se composent de ruines consumées par le feu, et les villages de cabanes de bois délabrées, sales, puantes et pleines de

vermine, la tente est devenue l'habitation du soldat allemand. Quelque chose du romanesque inhérent à la vie aventureuse des anciens lansquenets est ressuscité à l'est, dans les villes de tentes et autour des feux de camps. Mais c'est un romanesque dont le charme bigarré s'est perdu dans le tonnerre des canons, le roulement sourd des explosions de bombes et la lueur d'incendie des villages brûlant dans la nuit.

Cette nuit aussi, quelques bombardiers soviétiques isolés ont fait leur apparition. Ce sont parfois des gaillards d'une folle témérité. Dans la nuit d'hier, précisément, nous raconte un canonier de l'a.a.a., un bombardier soviétique a attaqué en vol rasant une batterie de DCA de cette base de chasseurs, et blessé un canonier à coups de mitrailleuse. C'était naturellement un demi-suicide que cette attaque en rase-mottes, et le bombardier fut descendu quelques secondes plus tard. Les Soviétiques combattent suivant d'autres principes que nous. C'est à peine si l'on peut encore parler de courage et de bravoure lorsque les soldats soviétiques se laissent écraser par nos tanks plutôt que de se rendre, ou quand, dispersés, cernés de toutes parts, ils se cachent dans les taillis pour tirer, tirer sans interruption jusqu'à ce qu'ils soient eux-mêmes criblés de coups comme une écumoire. C'est la morale de combat de Gengis-Khan, plus prodigue d'hommes que nous de cartouches de carabine.

Mercredi, 23 juillet

Ce sont des soldats splendides que les officiers de ce groupe de chasse. J'ai rarement vu de plus belles têtes qu'à la table primitive qui les a réunis, pour le déjeuner, dans la tente du mess. Une véritable élite. « Dommage que vous ne soyez pas arrivé trois jours plus tôt, vous auriez pu assister à une affaire extraordinaire », me dit en souriant le blond lieutenant S., décoré de la croix de commandeur et commandant de « l'escadrille des diables ». « Voilà l'homme qui a le rare honneur . . . mais faites-vous plutôt raconter l'histoire par le sous-lieutenant W. lui-même. » C'est vraiment une jolie petite histoire que celle que me raconte le sous-lieutenant W.

La 250^e descente

Aux premiers rayons du soleil matinal, un Me 109 arrive à toute allure au-dessus de l'aérodrome de

campagne sur le front du nord-est. « Il se balance! », crient les camarades, « il tient ses 250 descentes! »

Peu après trois heures du matin, trois Rata ont été aperçus. Aussitôt, deux Me 109 prennent leur vol et se mettent en chasse des coucoux ennemis qui se dirigent vers le sud-ouest. Un quart d'heure plus tard, le sous-lieutenant W., qui dort sur son lit de camp, est tiré du sommeil par un bruit de moteur bien connu. « Tonnerre, c'est un Rata! » Ses compagnons ont été descendus quelques minutes plus tôt, et celui-ci cherche maintenant son salut dans la fuite. En un clin d'œil, le sous-lieutenant est complètement réveillé; il réfléchit rapidement: si je veux encore l'attraper, il faut que je fasse diablement vite. Pendant ce temps, le Rata tire au large en toute hâte; il descend pour augmenter sa vitesse, et le brouillard épais, qui rampe sur les prairies et les forêts, devient son sauveur. Il disparaît.

Le sous-lieutenant s'emporte: « C'est pour ça que je me suis tiré de mes douillettes couvertures? Jamais de la vie! » Et il part en chasse, exécute virage sur virage au-dessus du front . . . en vain, aucun avion ennemi ne montre le bout de son nez. Le sous-lieutenant prend le chemin du retour. Soudain, à 1000 mètres de hauteur, deux bimoteurs passent majestueusement dans la direction du sud-ouest. Le cœur du sous-lieutenant tressaille de plaisir: ce sont des bombardiers Martin!

Tel un rapace, il fond sur la machine de droite, dont le mitrailleur arrière ouvre sur lui un tir acharné. Mais à présent, le Me 109 fait feu de tous ses canons, deux gerbes bien visées . . . et le bombardier Martin, traînant un panache de fumée noire, s'abat dans le vide et s'écrase en flammes sur le sol. Virage, au second, maintenant! Il est prêt, et a une chance inespérée. Une salve atteint la cloison pare-feu du Me, fait voler des instruments en éclats, passe en sifflant à quelques centimètres de la tête du sous-lieutenant. Tout cela se passe derrière le front soviétique. Non, il n'y a plus à balancer, maintenant: il faut faire demi-tour et ramener à bon port la machine atteinte . . .

Le jeune sous-lieutenant parvient aussi à accomplir la dernière, la plus difficile partie du raid matinal aventureux. Il fait tourner son coucou blessé et vole vers sa base où il atterrit sain et sauf.

Une tête rouge de diable hilare orne le blason de l'escadrille à laquelle le sous-lieutenant W. appartient. Et ce sont de vrais démons que tous nos chasseurs, pleins d'audace et prêts à l'action à toute heure du jour et de la nuit.

Un interrogatoire

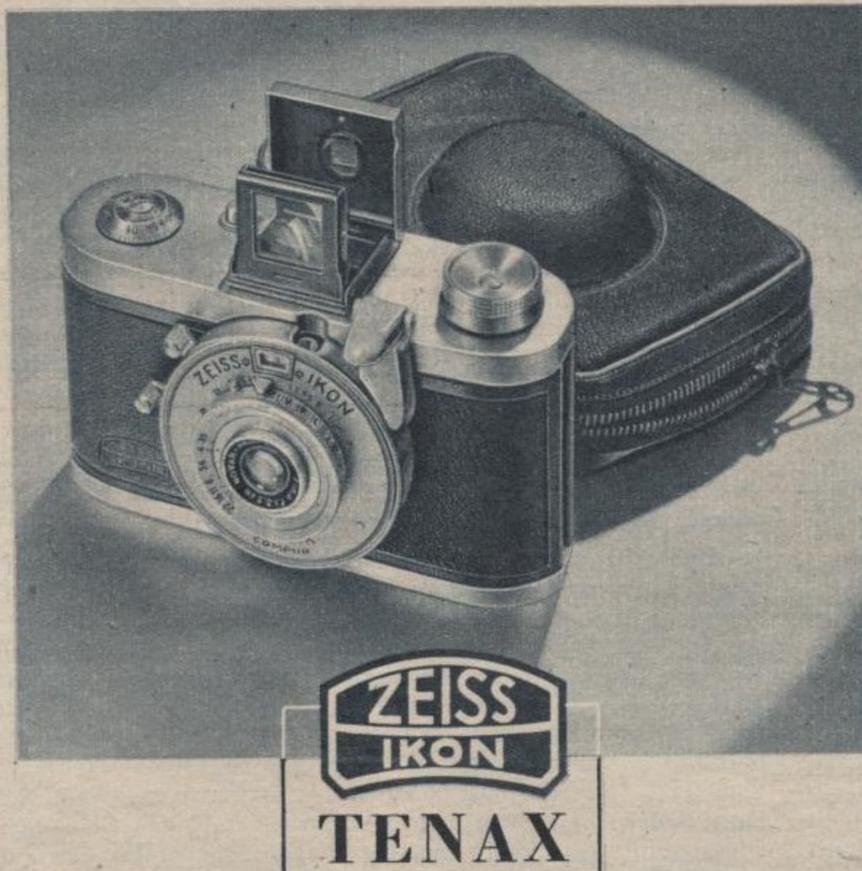
Vendredi, 25 juillet

Le soir, alors que nous nous installions à l'infirmerie d'un aérodrome soviétique occupé depuis avant-hier seulement, nous fûmes les témoins étonnés d'un combat aérien. Cinq bombardiers Martin volant à toute allure apparurent à trois kilomètres environ, au-dessus du bois situé de l'autre côté de la route. Un essaim de Me 109 les traquait de près. Le drame se déroula en quelques secondes: des éclairs brefs jaillirent dans le ciel pâle, trois fois, cinq fois . . . les balles traçantes des mitrailleuses; puis une flamme jaune flotta un instant dans l'air, s'abattit rapidement, et s'épanouit soudain, en entrant en contact avec le bois vert sombre, en un gigantesque nuage de feu: le bombardier s'était écrasé sur le sol. Jubilant et applaudissant, les soldats, massés sur l'aérodrome, contemplaient le passionnant spectacle qui se renouvela trois fois. Puis le calme se rétablit.

Une heure plus tard à peine, des rampants amenèrent deux soldats soviétiques, membres d'équipage d'un des avions abattus, qui s'étaient sauvés en parachute. Ils furent conduits, pour l'interrogatoire, au capitaine de la compagnie du centre d'aviation, et ce fut intéressant d'observer leur singulière attitude. Tous deux étaient officiers, ce qu'on aurait eu peine à deviner en voyant leur uniforme râpé. Le plus vieux, un homme brun, de haute stature, âgé de 27 ans environ, était lieutenant; le plus jeune, mince et blond, sous-lieutenant. Il n'y eut pas grand-chose à tirer du lieutenant. Il fit l'ignorant; lorsqu'il vit qu'on le traitait correctement et non à l'aide d'instruments de torture, comme il s'y était probablement attendu, il devint même insolent et donna des réponses ironiques. Le blond devait avoir à peu près 22 ans. Il semblait près de pleurer, et supplia plusieurs fois qu'on ne le fusillât pas, se déclarant prêt à dire tout ce qu'il savait. Et, en fait, sans se laisser intimider par les regards courroucés du lieutenant, il raconta maintes choses intéressantes.

Prendre des vues sans peine

Il n'est pas l'affaire de tout le monde d'aller à la chasse d'images artistiques avec un équipement photographique compliqué. Prendre en passant les jolies scènes qui se présentent quotidiennement, c'est plutôt du goût de chacun! Bien entendu seulement si l'on est sûr d'obtenir de bons résultats — et l'on en obtient avec l'appareil de poche TENAX 24×24 mm de Zeiss Ikon qui est un instrument tout à fait « optimiste ». La très courte focale donne une si grande profondeur de champ qu'il suffit de diaphragmer l'objectif — c'est-à-dire de diminuer son ouverture — seulement un peu pour que tous les objets entre le très rapproché



et l'infini soient reproduits avec netteté. Par ailleurs, le TENAX possède un dispositif d'armement rapide, cela veut dire l'armement de l'obturateur et l'avancement du film s'effectuent par l'action d'un seul levier. Grâce à son équipement technique (Sonnar 1:2, télémètre-viseur à prismes tournants, objectifs interchangeables) le TENAX II compte parmi les appareils Zeiss Ikon de haute précision. D'autre part, les deux modèles TENAX I et II ont déjà gagné beaucoup d'amis par leurs qualités incontestées pour la photographie en couleurs. Brochures détaillées sur demande Zeiss Ikon AG., Dresden.

Les trois éléments du succès: Appareil Zeiss Ikon, Objectif Zeiss, Film Zeiss Ikon

ZEISS IKON AG. DRESDEN

Grêle de fer sur les hordes de Timoschenko

Nuit d'épouvante sur les routes de Viazma — A coups de bombes et d'armes de bord contre les colonnes ennemies en fuite

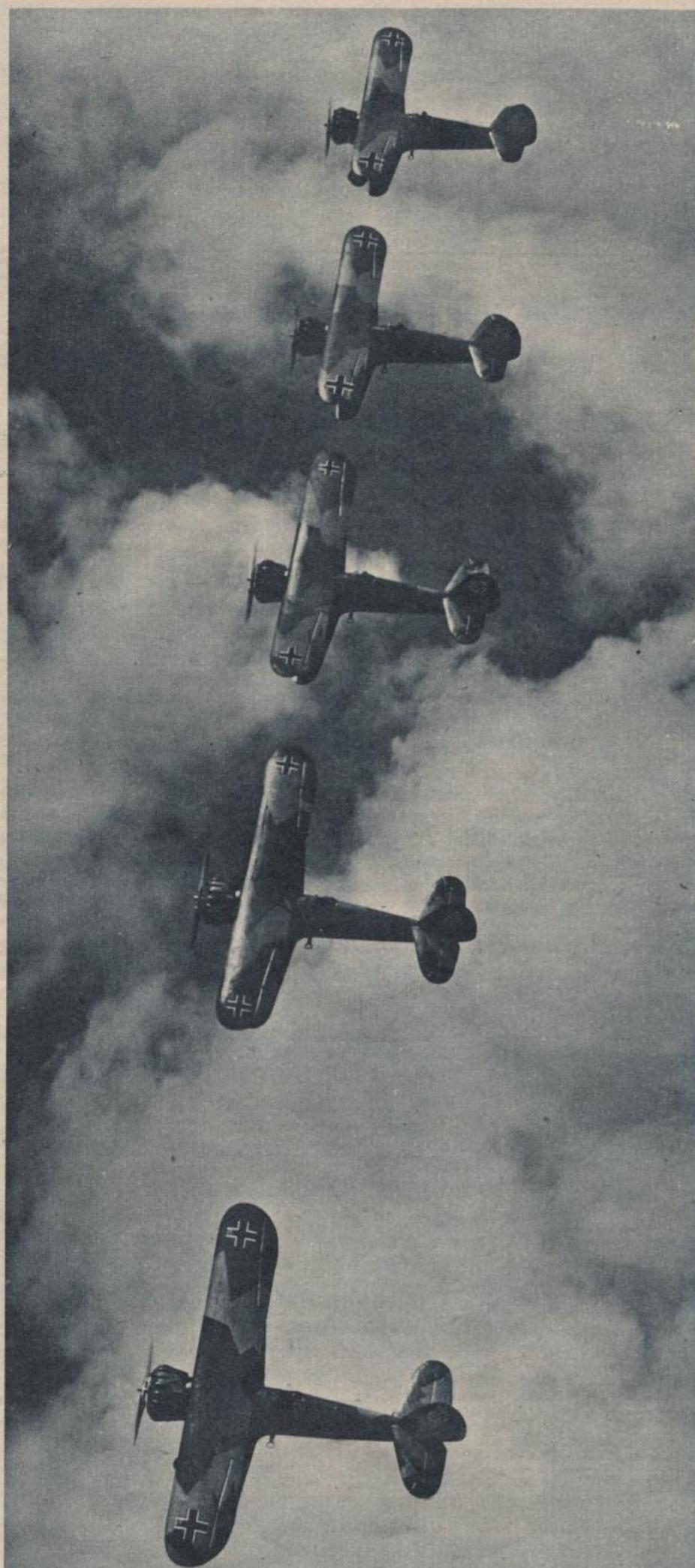
Par le correspondant de guerre **Martin Winkelmann**

Nous n'oublierons jamais la nuit, dans laquelle l'énorme tenaille d'encercllement se ferma autour de Viazma, dans laquelle la ville elle-même fut consumée par les flammes, tandis que la fuite désordonnée des colonnes ennemies, confondues dans un indescriptible pêle-mêle, prenait, sur les routes autour de Viazma, une fin soudaine sous la grêle de fer de nos avions de combat. Nous n'oublierons jamais les gigantesques colonnes de flammes que nous survolâmes à faible hauteur, et dont la puanteur emplit tout notre avion, non plus que la panique insensée qui s'empara des Soviétiques au moment où, notre « Bruno-Richard » fondant du haut des airs sur la route, nous lançâmes nos bombes dans le chaos qui s'étendait au-dessous de nous, pour faire ensuite, à l'aide de nos armes de bord, de sanglantes trouées dans la masse grouillante des ennemis. En une demi-heure à peine, le sort des hordes de Timoschenko fut décidé, le drame de Viazma prit fin :

Un inimaginable pêle-mêle de véhicules de tous genres, de tanks renversés et de camions en flammes barrait la route en interdisant toute circulation. La fuite était devenue impossible. Pendant la même nuit encore, l'avant-garde des tanks poussa jusqu'au nord de Viazma, fermant ainsi la tenaille d'encercllement déjà annoncée par le communiqué militaire. Les attaques des derniers jours avaient été livrées contre les routes et les voies ferrées autour de Viazma. Pourtant, la ville se défendait encore avec l'énergie du désespoir contre l'avance allemande; à l'approche de nos avions, des douzaines de projecteurs s'allumaient encore tandis que des canons DCA de tous calibres tiraient dans notre direction. Mais au cours de nos raids nocturnes, nous voyions déjà que le front s'ébranlait de plus en plus, et que les troupes allemandes, dont l'avance avait commencé le 2 octobre conformément à la volonté du Führer, gagnaient sans cesse du terrain, plus vite que nous ne pouvions le porter sur les cartes de notre groupe de combat. Sur notre route, les villages et cabanes de paysans en flammes augmentaient sans cesse en nombre, et, derrière Smolensk, le ciel était tout rouge de la lueur des incendies.

Aujourd'hui encore, cette lueur nous indique le chemin du front. La lune en son plein brille d'un vif éclat au ciel sans nuage, et nous permet d'apercevoir avec une grande netteté tous les détails du pays que nous survolons. Au nord, au sud et à l'est, des incendies: les uns, qui viennent de s'allumer, se reconnaissent à leur clarté, les autres, plus anciens, rougeoyent et fument encore. Nous en voyons tout d'abord trois, quatre, puis, à mesure que nous approchons, dix, vingt, et c'est enfin un front tout entier en flammes qui s'offre à nos regards. Des obus d'artillerie éclatent là-dedans, et des gerbes de traces lumineuses sifflent au-dessus des routes et des rivières. Nous avons déjà dépassé la route qui relie Smolensk à Moscou en passant au nord de Viazma. Suivant nos expériences des derniers jours, nous avons l'intention de contourner la ville, mais de minute en minute l'évidence grandit: Viazma ne peut plus se défendre, elle a déjà reçu le coup de grâce. A quelques centaines de mètres d'altitude, nous survolons un océan de flammes ardentes, de maisons qui crévent, de rues dévastées, plongeons dans les flots de fumée noire qui emplissent notre machine de l'odeur âcre du bois brûlé. Aussi loin que portent les regards, nous n'apercevons que d'innombrables foyers d'incendie.

Puis, nous sommes de nouveau au-dessus de la route, et c'est comme une fièvre qui s'empare soudain de tout l'équipage. Personne ne parle, et portant chacun à sur les lèvres les mêmes mots qu'il voudrait crier de toute la force de ses poumons. Là, en bas, l'ennemi s'enfuit de la ville en flammes; dans un désordre infernal, les hordes de Timoschenko essaient d'échapper à la tenaille de fer des troupes allemandes. Isolés ou par groupes, tanks, camions, autos, véhicules de tous genres roulent avec une hâte insensée sur le large ruban blanc de la route dans la direction de l'est. L'équipage n'a pas besoin de se concerter longtemps. Le pilote fait déjà piquer le He 111, les yeux fixés sur la route qui mène en droite ligne vers l'est. Les premières bombes s'abattent au plein milieu d'un groupe d'au moins trente véhicules les plus divers, et explosent avec une telle force que nous croyons un instant voler nous-mêmes en éclats. «Épatant, épatant!», c'est tout ce que nous pouvons dire. Puis, trois mitrailleuses et un canon entrent en branle, vomissant salves sur salves sur les tanks; des débris volent de toutes parts, même jusqu'à la hauteur de notre machine qui, telle un bolide, passe en vol rasant au-dessus des colonnes. Devant nous, une ville, où notre approche est saluée par des salves de mitraille. Dans un virage qui nous coupe presque la respiration, le pilote s'éloigne de la ville et regagne la route. Nous recommençons la même manœuvre que la première fois. Bombes et gerbes de projectiles s'abattent sur les colonnes qui sont déjà tombées dans un visible désordre et s'efforcent de fuir dans toutes les directions. Là, une bombe semble avoir éclaté en plein dans un camion. Il gise maintenant en travers de la route, et les véhicules qui suivaient se sont amalgamés pour former un superbe embouteillage. Mais nous ne voyons tout cela que du coin de l'œil, car toute notre attention se concentre sur nos armes. Tac-tac-tac-tac, peng-peng-peng-peng, font les mitrailleuses et le canon, et c'est en ce moment le seul langage qui nous intéresse. Deux fois encore, nous survolons la route sur la même longueur. Depuis longtemps déjà, nous n'avons plus de bombes et seules nos armes de bord continuent de cracher du feu sur l'ennemi en déroute. A la quatrième attaque, tout est arrêté; la route est définitivement bloquée. La défense ne se manifeste que çà et là. La panique



HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHÖNEFELD / BERLIN

s'est emparée des Soviétiques à un point tel qu'ils en ont oublié quelle excellente cible leur offre notre avion volant en rase-mottes. Une fois seulement, la situation se révèle dangereuse: au plein milieu de la route, les Soviétiques ont installé une mitrailleuse à deux canons qui fait feu sur nous sans discontinuer. Il est déjà trop tard pour lui échapper. Boum-boum-boum, les projectiles s'écrasent sur notre machine. Le pilote fait piquer l'avion davantage encore, puis nous avons dépassé la mitrailleuse. Par bonheur, personne n'est blessé, et les quelques égratignures qu'il a reçues n'ont

pu sérieusement endommager notre brave He 111. Ce n'est qu'après avoir épuisé toutes nos munitions que nous prenons le chemin du retour. Tout autour de nous s'élèvent des montagnes de tambours et de magasins vides, de sorte que c'est à peine si nous avons assez de place pour nous-mêmes. Nous avons eu tellement chaud que la sueur coule sous nos casques. Mais nous avons une exaltante certitude: la fuite de l'ennemi est impossible, la tenaille d'encerclement s'est refermée sur lui. Et nous avons pu y contribuer.

Camaraderie entre aviateurs allemands et roumains

Le travail d'organisation de l'Allemagne dans l'aviation roumaine

Par le correspondant de guerre **Wilh. Spiegel**

Avant la guerre, on a souvent parlé de la grande famille des aviateurs européens, dont la camaraderie se confirmait sans cesse dans les occasions les plus diverses telles que concours, meetings internationaux, etc. Dans cette communauté de camarades, qui avaient fait table rase des dissensions de la Grande Guerre, les aviateurs roumains ne manquaient pas non plus. Ils avaient même, en la personne du prince Bibesco, mort récemment, un président de la F.A.I., de la fédération internationale des aviateurs de sport, qui jouissait d'une grande estime dans toute l'Europe, et surtout en Allemagne.

Il n'est donc peut-être pas besoin d'expliquer longuement pourquoi, partout où il rencontre des aviateurs roumains, l'aviateur allemand est reçu avec la plus grande cordialité. Mais il vient encore s'y ajouter autre chose, qui va même au-delà de la fraternité d'armes existant entre l'Allemagne et la Roumanie depuis le 22 juin. Au cours de la visite de différents centres d'aviation roumains, j'ai pu facilement déterminer les raisons de cette union, plus étroite encore. C'est le travail d'organisation efficacement accompli par l'Allemagne dans l'aviation roumaine, et qui exerce aujour-

d'hui ses effets dans la lutte commune contre le bolchevisme. Avant d'entrer en étroite collaboration avec l'Allemagne, la Roumanie avait étendu ses antennes dans le monde entier. Dans le but de rassembler des expériences, elle avait acheté des avions dans tous les pays qui en construisaient. C'est pourquoi, aujourd'hui encore, on trouve sur les aérodromes roumains un tableau qui rappelle celui des grandes expositions internationales aéronautiques tenues dans les capitales d'Europe. On rencontre ici les types d'avions et de moteurs provenant des pays les plus divers. D'autant plus élogieux est donc le jugement de tous les aviateurs roumains qui, aujourd'hui, se prononcent catégoriquement en faveur de l'aviation allemande. Lorsque le commandant d'un groupe de combat équipé de He 111 me déclare: « Je suis fier de commander le meilleur groupe de combat de l'aviation roumaine! », ce jugement constitue une louange qui ne pourrait guère être surpassée. Ce commandant et un grand nombre de ses officiers ont reçu en Allemagne tout ou partie de leur instruction d'aviateurs de combat. Certains d'entre eux portent fièrement l'insigne d'aviateur allemand, et c'est avec joie et reconnaissance qu'ils se rappellent leurs instructeurs



Partout où des aviateurs allemands et roumains se rencontrent, se confirme la sincère camaraderie qui les unit

allemands, dont ils se sont séparés dans les meilleurs termes de camaraderie.

Le jugement des officiers roumains est affermi par une série de brillants succès que les groupes de combat ont remportés au cours de plusieurs centaines de raids contre des gares, aérodromes, lignes de ravitaillement, ponts, fortifications, ainsi que lors d'attaques en vol rasant contre des cantonnements de troupes ennemies. Certes ces opérations n'ont pas toujours été sans pertes. Mais, plus d'une fois, des He 111 gravement endom-

HEIN



Chez nous

on a toujours été économe dans l'emploi de la « Teinture pour cheveux Sebald ». Aujourd'hui, où l'on ne trouve passagèrement pas aussi facilement que d'ordinaire la « Teinture pour cheveux Sebald », il ne nous est, pour cette raison, pas difficile d'être encore un peu plus économe. « Sebald » n'a-t-il d'ailleurs toujours pas dit: Quelques gouttes suffisent. Ce conseil vaut maintenant plus que jamais.

Teinture pour cheveux Sebald



BLAUPUNKT-WERKE G.M.B.H
BERLIN-WILMERSDORF

magés sont quand même parvenus, par suite de leur solide construction, à ramener leurs équipages à bon port. Après les aviateurs de combat, je rendis visite à une escadre de chasse qui est équipée en partie de nos Me 109. Là aussi je rencontrai des pilotes qui portaient avec fierté l'insigne d'aviateur allemand. Ils ont été initiés à la haute école de l'aviation de chasse par des instructeurs allemands, et ont, dans nombre de combats aériens dont ils sont restés vainqueurs, fait la preuve de la valeur de cette instruction ainsi que des avantages



«... Il prit feu et vola en éclats!» Un officier d'aviation roumain raconte à des camarades allemands les péripéties de son combat contre un chasseur soviétique

de l'avion de chasse allemand. Lorsque les aviateurs roumains font l'éloge des Me 109, ils doivent encore surmonter un certain orgueil national, ou, pour mieux dire, un certain « patriotisme local », car ils disposent notamment d'un avion de chasse de construction roumaine dont les qualités et les performances sont vraiment excellentes. Et pourtant, en ce qui concerne nos Me 109, les pilotes roumains n'ont qu'un seul désir: « Si nous pouvions seulement en avoir encore bien davantage! »

Une aventure hasardeuse

Par Adalbert Norden

Depuis 1862, le Brésil, l'Argentine et l'Uruguay sont en guerre contre la république de Paraguay. Les hostilités durent depuis bientôt cinq ans, sans que l'on puisse encore entrevoir la fin du conflit. Au contraire, depuis déjà plusieurs mois, l'armée de la Triple Alliance est condamnée à l'inactivité. Elle ne peut poursuivre son avance, car elle se tient, impuissante, devant les marécages sans fond de Nembucú. Et Lopez, son adversaire, le brutal président du Paraguay, met le temps à profit.

Les points d'appui sont développés. Les ouvrages défensifs provisoires près de Tuyuti, Tuyucú et Humaitá se transforment en forts redoutables. De nouvelles lignes de combat s'établissent devant les anciennes. Protégées par les vastes forêts, invisibles à l'ennemi. Et le maréchal brésilien Caxias ne peut rien faire pour l'empêcher.

« Il faut pourtant entreprendre quelque chose! », dit-il à ses officiers. « Je dois enfin savoir ce qui se passe chez l'ennemi! »

Les officiers lèvent les épaules pour marquer leur perplexité: « Les chevaux s'enlisent dans le marécage. Toute reconnaissance est, pour autant dire, inutile. »

Le poing de Caxias s'abat sur la table: « Je sais cela aussi bien que vous. Si vous n'avez rien d'autre à me dire... »

Un lourd silence règne dans la petite pièce. Seuls le cliquetis des éperons et le bruit métallique des longs sabres dont la pointe traîne sur le sol trahissent le profond embarras de tous les militaires présents. Soudain le maréchal se lève. Dans ses yeux brille une lueur ironique. « C'est un jeu d'enfant, Messieurs. Nous allons remplacer les patrouilles de cavalerie par des ballons! »

Dans cette guerre, on n'en est pas à un mois près. Caxias ne combat pas en Europe. Il a le temps. En tous cas, assez de temps pour attendre l'arrivée du

ballon. D'ailleurs, il doit attendre. Il n'y a pas lieu de craindre que le Paraguay ne passe entretemps à l'attaque. Ses soldats sont retranchés dans les forts, des défenseurs en permanence. Mais lorsque le ballon arrive enfin, tous les efforts se révèlent avoir été vains. En effet, dès la première tentative d'ascension, l'enveloppe prend feu et est entièrement détruite.

Le maréchal n'écoute que d'une oreille les accusations dont on accable le pilote du ballon. La nacelle aurait contenu du matériel incendiaire, avec lequel il aurait voulu réduire en cendres les magasins brésiliens... qu'il aurait lancé si l'ascension avait réussi! Sabotage, trahison, inculpation de fuite...

Caxias n'accorde pas une minute d'attention à tous ces racontars. Il porte au compte des pertes le ballon, qui a coûté quinze mille dollars sonnants, et... en commande à Rio deux nouveaux! Au début de juin, ils arrivent dans la zone de combat. Sous la conduite d'un Américain. On n'a plus jamais entendu parler de son prédécesseur français. A l'aide de câbles de deux cents mètres de long, le ballon est tenu par des soldats, entraîné en avant au pas de marche, puis ramené à son point de départ, suivant les ordres de l'aéronaute. En compagnie d'un officier d'état-major, il dirige l'ascension et la reconnaissance. Dirige l'équipe de terre par des signaux au moyen de pavillons. Ses manœuvres ne sont gênées en rien par l'ennemi... jusqu'à ce que celui-ci se soit remis de sa surprise.

A ce moment, les premiers projectiles d'infanterie sifflent à travers les airs. Par douzaines, par centaines! Sans atteindre le ballon. Car l'aéronaute sait diriger ses mouvements de manière à ne jamais être une cible fixe. Il fait monter et descendre l'aéronef, change constamment de direction. Maintenant, il se cache derrière la frange de brouillard d'un nuage de pluie, où il est désormais à l'abri de tout obus.

Togal

Les comprimés qui donnent depuis 25 ans les meilleurs résultats contre

Rhumatismes
Sciaticque · Goutte
Lumbago · Maux de tête · Névralgies
Refroidissements

Togal dans le monde entier



L'histoire de la plus longue barbe

est l'histoire de l'homme bien rasé — de sa bonne humeur — de ses succès dans la vie et de la sympathie qu'il inspire. Mais tout cela ne vient en question que s'il est bien rasé. Les Quatre Temps PERI du rasage lui sont une aide efficace pour atteindre ce but. Déjà le fait de pouvoir se raser d'après des principes déterminés, d'après un système bien conçu et éprouvé, facilite agréablement le rasage quotidien.

Les Quatre Temps Peri du rasage:

- 1 Se savonner avec de la Crème à raser PERI. Elle mousse merveilleusement et amollit ainsi la barbe rapidement et à fond.
- 2 Appliquer légèrement et sans pression la lame de rasoir PERI, qui est extra-mince et extra-tranchante. En glissant élastiquement, elle supprime vraiment la barbe.
- 3 Employer le Baume PERI après le rasage. Il protège la peau du visage contre des rougeurs et des inflammations et rafraîchit merveilleusement.
- 4 La Crème Hamamelis PERI pour l'entretien de la peau après le rasage. Elle rend à un haut degré la peau résistante contre le vent et les intempéries.

Quelques produits PERI ne peuvent plus être fabriqués actuellement en toute quantité désirée. Restez malgré cela usager des produits PERI et fidèle à une vieille amitié.



DR • KORTHAUS

FRANKFURT A • M

Viert. 3/41

Demnächst erscheint der

Adler-KALENDER 1942

Der schöne Wandkalender ist mit 53 verschiedenfarbigen Blättern mit Kalendarium und Kupfertiefdruckpostkarten ausgestattet. Ganzseitige Bildeinlagen und interessante Angaben aus dem Gebiet der Luftfahrt von gestern und heute geben diesem Kalender einen besonderen Wert. RM 2,—



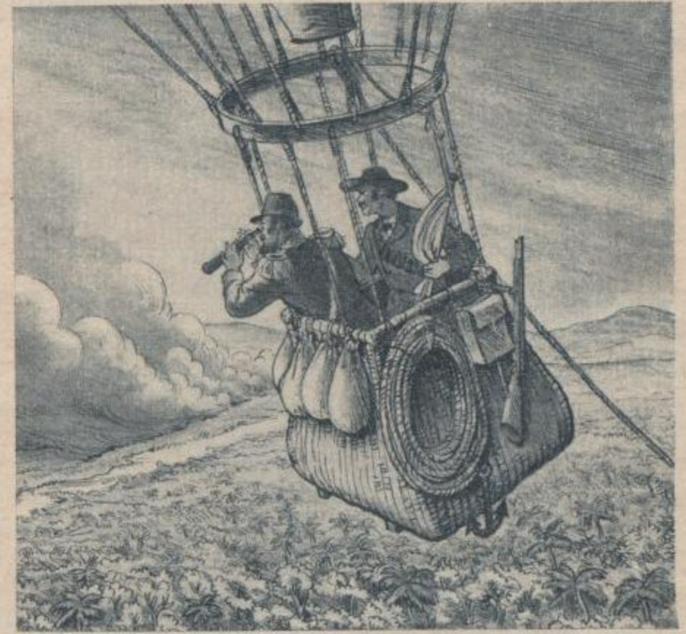
VERLAG SCHERL • BERLIN

Pigmentan



protège la peau contre le soleil,
le vent, le froid et le mauvais temps

Le maréchal est satisfait de ce résultat. Il ordonne sans cesse de nouvelles ascensions. Tous les jours, souvent. Il commande qu'on organise des équipes de réserve qui doivent compléter le personnel de terre. Ses officiers d'étonnement: « Pourquoi, mon maréchal? Nous avons bien assez de gens! » — « . . . qui pourraient être blessés », achève Caxias, laconiquement. Et ils sont blessés, en effet. Les soldats paraguayens ne tirent plus sur le ballon qu'ils ne parviennent jamais à



atteindre; ils tirent sur les hommes de manœuvre. A coups de fusils et de canons! Caxias a prévu cela. Et c'est une fois de plus grâce à sa clairvoyance que les vols de reconnaissance peuvent être exécutés.

Les mouvements de l'ennemi deviennent évidents. Lentement, et pas partout à la fois. Car à la faible hauteur à laquelle il s'élève, l'horizon de l'aéronaute est réduit. Pour l'élargir, il doit changer de position, monter une fois ici, une autre fois là. Et un jour cette tactique, elle aussi, est inutile. Le paysage s'obscurcit. Des flots de fumée l'enveloppent, le recouvrent comme d'un nuage. Et cela, juste au moment décisif où l'équipage découvre les nouvelles positions! Des positions d'artillerie: cent-six canons et trois grands mortiers! L'officier basané saisit le bras de l'Américain: « Regardez! Les cochons mettent le feu aux herbes. Ils voient leurs positions! »

C'était la première tentative de camoufler un objectif militaire pour le rendre invisible aux aviateurs.

Le 12 juillet, Caxias atteint enfin son but. Les reconnaissances en ballon révèlent que l'eau se perd dans les marais. De vastes terrains secs sont aperçus. Quelques jours plus tard, l'avance commence en direction de Humaitá, jusqu'au Rio Hondo. Sous l'escorte du ballon. Les forts isolés, qui n'auraient pu être pris que d'assaut, sont contournés. Et, comme si souvent au cours de cette campagne, il s'avéra que le maréchal avait eu raison, une fois de plus, en déclarant: « C'est un jeu d'enfant, Messieurs! » Car, sans les ballons, il se tiendrait aujourd'hui encore devant les marécages de Nembucú!

Le petit abécédaire de l'ADLER

Oeil pour oeil . . .

Bref et précis me parvint l'ordre du moniteur assis derrière moi aux doubles commandes: partir, monter à 500 mètres, décrire un huit et atterrir. Je partis donc sur mon Klemm, grimpai à 500 mètres, et m'appretais précisément à décrire le huit commandé lorsque mon moniteur me tapa sur l'épaule, me mit son manche à balai sous le nez pour le lancer aussitôt par-dessus bord avec un geste élégant. J'en fus un instant suffoqué, car je me trouvais ainsi réduit pour la première fois à moi-même. Mais je me ressaisis immédiatement en pensant: oeil pour oeil . . . Avec un sourire ironique, je me retournai, montrai à mon moniteur mon propre manche à balai, et le lançai par-dessus bord. Là-dessus, je n'entendis plus que le mot: « Idiot », puis le moniteur, exécutant un bond de brochet, sauta dans le vide avec son parachute à la suite de mon levier de commande. Je lui fis adieu de la main.

Élégalement, je décrivis alors mon huit, et atterris bientôt sain et sauf, car j'avais emporté un manche à balai de réserve.

Le vol dans un cirque est-il agréable?

Lorsqu'en 1907 Orville Wright vint pour la première fois en Europe, il offrit à l'administration militaire prussienne de lui livrer des avions. Il posait comme condition qu'on lui donnât immédiatement un ordre de cinquante machines. Von Einem, qui était alors ministre de la guerre, ne déclara toutefois pas cette administration en état de passer une telle commande. Néanmoins, comme il s'intéressait aux machines des frères Wright, il se montra disposé à les examiner. Mais l'Américain, craignant pour son « secret », manifesta de la méfiance à l'égard d'un simple examen. Là-dessus, on lui promit de garder l'affaire secrète et de barrer tout le terrain au-dessus duquel le vol d'essai aurait lieu. Mais cela ne suffisait pas à l'Américain. Il déclara en effet qu'en dépit de tous les factionnaires on ne pouvait empêcher que quelqu'un n'observât de loin son avion à l'aide d'une longue vue, et ne surprit ainsi son secret.

C'est alors qu'on eut, à Berlin, une idée extraordinaire: pour garantir « l'huis clos » à l'inventeur, on imagina de le faire voler dans une sorte de cage, et on envoya un télégramme chiffré en Angleterre, au chef de propagande du roi du cirque, Barnum, en le priant de transmettre les dimensions et le prix de location de la plus grande tente de cirque existante. Certes, le ministre de la guerre prussien ne soupçonnait rien de ce projet.

Lorsque les indications relatives aux dimensions et au prix de la tente furent arrivées, Wright fut mis dans la confiance. Mais à ce moment, il déclara que, dans une tente de cirque, la lumière était insuffisante pour les vols, qu'il n'avait jamais volé dans la lumière artificielle et qu'il n'avait pas la moindre intention de le faire. Il laissait cela, dit-il, aux mites et aux chauves-souris.

Le « chef d'œuvre » de Lord Dufferin

Suite de la page 711

Le 6 septembre, pour aiguillonner la Conférence des Ambassadeurs qui semblait endormie, il fit publier dans les journaux turcs la version falsifiée d'un projet de proclamation soi-disant convenu entre lui et l'ambassadeur anglais. Il espérait ainsi pouvoir exercer sur Lord Dufferin une pression qui l'amènerait à céder. L'ambassadeur tempêta! En signe d'indignation, « son ambassade » monta à bord d'un cotre à voile et partit pour Prinkipo. Le secrétaire Nicolson — qui, plus tard, ambassadeur à Petersbourg réussit à y forger le maillon qui ferma la chaîne de l'encerclement autour de l'Allemagne impériale redoutée, et dont les Mémoires apportent une confirmation authentique des intrigues ici évoquées et visant au rapt de l'Égypte — écrivait alors dans son Journal: « Les fonctionnaires de la Sublime Porte pouvaient, de leurs fenêtres, voir les voiles blanches du « Lady Hermione » lutter contre le courant qui soulève les flots près d'Oxeia et de Bulwer Island. Ils ne comprenaient pas comment un ambassadeur, pieds nus comme un vulgaire matelot grec, s'amusât à larguer des câbles humides. Ils ne comprenaient pas non plus comment Lord Dufferin pouvait, si la situation avait vraiment le caractère d'urgence qu'il prétendait, se permettre de faire des excursions en gondole sur la Mer de Marmara ». Ainsi s'explique que l'ambassadeur britannique et le Sultan ne tombèrent d'accord en principe que dans l'après-midi du 15 septembre sur les formes définitives des documents et que c'est seulement alors que put commencer le débat final sur la signature: Abdul Hamid, assis dans un des petits pavillons du palais Jildis, était penché sur une table de bois plat. Il jouait nerveusement avec son « rosaire ». Il posa à Lord Dufferin de nouvelles conditions qui devaient être discutées avec ses ministres, lesquels se pressaient, inquiets et soumis, dans la chambre à côté. Cinq heures durant, en dehors de la présence du Sultan, on y marchandait. De temps en temps, on servait des friandises et du moka. A 9 h. du soir, eut lieu un deuxième entretien entre le Sultan et Lord Dufferin. Abdul Hamid sembla faiblir. De 10 h. à minuit, le résistant ambassadeur anglais continua à négocier avec les ministres Saïd et Assim Pacha. Finalement, on espéra pouvoir signer les documents à l'aube! Les ministres turcs se rendirent, en effet, vers 1 h. du matin, dans le cabinet de travail d'Abdul Hamid. Des domestiques en livrée bleue baillaient tout autour de la pièce où seuls Dufferin et son compagnon Nicolson étaient demeurés, et ils tenaient leurs mains gantées de blanc sur leurs gros ventres. D'innombrables horloges sonnèrent en même temps la première heure de la matinée. Et alors il se produisit une chose que les représentants de la Couronne britannique n'avaient point prévue: à 1 h. 05, la silhouette inquiétante de l'astrologue du Sultan, traversant le hall, se glissa dans le bureau de son souverain. Cet intime conseiller d'Abdul Hamid appartenait aux milieux turcs les plus influents qui — Lord Dufferin le savait bien — voulaient coûte que coûte empêcher la signature de la proclamation dirigée contre Arabi. Vingt minutes après, Saïd et Assim Pacha revinrent et déclarèrent que le Sultan ne se voyait pas en mesure d'accepter le compromis proposé et que de nouvelles conversations s'imposeraient.

Les horloges sonnaient déjà 2 h. du matin. Onze heures durant, Lord Dufferin et Nicolson étaient restés assis dans leurs fauteuils de velours! Leur patience — on le comprend — était à bout. L'ambassadeur se refusa donc à demeurer plus longtemps au palais. Les ministres turcs s'accrochèrent alors, littéralement, à ses basques et le conjurèrent de rester: il n'y avait plus que quelques points à modifier; après cela, la convention serait certainement signée! En vain. Lord Dufferin prit brusquement congé, monta, avec son compagnon, dans la barcasse du Sultan, pour se faire ramener aussi vite que possible à Thérapia. A son grand étonnement, la résidence estivale de l'Ambassade était illuminée « à giorno » et tout le monde y était encore sur pied. Sur le débarcadère même, un secrétaire était déjà posté, il présentait à l'ambassadeur une dépêche déchiffrée. Et quelle communication contenait-elle donc? ... Le Foreign Office enjoignait simplement à Lord Dufferin de ne pas signer l'accord sans avoir reçu d'instructions ultérieures: Sir Garnet Wolseley, le matin du 15 septembre, avait, après une surprise nocturne, complètement battu les troupes d'Arabi Pacha, près de Tel el Kebir! Le sort en était donc jeté...

Le triomphe de Lord Dufferin

Dès ce moment, il ne pouvait plus être question d'une « coopération turque pour le règlement des affaires égyptiennes ». Lorsque, le 16 septembre dans l'après-midi, Saïd et Assim Pacha parurent à Thérapia et annoncèrent à l'ambassadeur britannique que le Sultan était disposé à signer les documents, Lord Dufferin déclara, triomphant, qu'il était, maintenant, trop tard. Il ajouta, hypocritement: « Votre hésitation d'hier m'a créé une réputation de diplomate, mais a ruiné mon prestige d'honnête homme ». Cette déclaration est, dans son cynisme, typiquement britannique et découvre les cartes de ce jeu déloyal: Le Sultan avait été, en effet, retenu sciemment pour donner au généralissime des troupes anglaises en Égypte le moyen de créer, par la force des armes, un « fait accompli ». Et cela avait brillamment réussi, grâce à la attaque d'atermoiement de l'ambassadeur britannique à Constantinople!

La récompense de ce « chef d'œuvre » diplomatique ne se fit pas attendre: Lord Dufferin fut envoyé en Égypte comme premier plénipotentiaire de l'Angleterre et y posa les premiers fondements de la domination britannique. Il fit son entrée au Caire dès le 7 novembre 1882 et Lady Dufferin, expérimentée en ces sortes de choses, commença immédiatement à y « organiser des représentations d'amateurs à des fins de bienfaisance égyptienne ». Lord Granville envoya à toutes les grandes puissances une dépêche où il fit le pseudo serment que la Grande-Bretagne retirerait ses troupes d'Égypte « aussitôt que la situation du pays et de l'organisation des moyens propres à maintenir l'autorité du Khédivé le permettraient ». Tewfik Pacha, réintégré dans sa dignité de Khédivé, déclara à plusieurs reprises en toute bonne foi et conformément à la vérité: « Le véritable Khédivé d'Égypte, c'est Lord Dufferin! » C'est là un fait fondamental qui ne s'est en rien modifié jusqu'aujourd'hui; car même le « royaume indépendant » depuis 1922 et l'Égypte « alliée » de l'Angleterre depuis 1936 sont, en fait — surtout dans la présente guerre — gouvernés de Londres. Mais on peut croire que les jours de cette domination étrangère sont comptés...

Ce que l'on devrait pas voir



... mais ce que nous observons souvent

à savoir qu'une femme enlève en cachette ses souliers sous la table parce que ses pieds lui font mal des nombreuses courses et des non moins nombreux arrêts qu'elle a dû faire dans sa profession ou son ménage, ou parce qu'elle est fatiguée ou surmenée. Dans de tels cas, presque chaque pas est une souffrance; les pieds brûlent et piquent; ils transpirent, gonflent et ne sont plus bons pour aucune chaussure. On dit souvent « Mauvais pieds, Mauvais humeur », mais il arrive fréquemment que le repos et la joie sont gâtés parce que les pieds ne sont pas en ordre.

Grâce aux produits d'entretien des pieds Efasit vous pouvez protéger pour peu d'argent vos pieds contre ces maux et leur conserver leur fraîcheur et leur capacité. Le bain de pieds Efasit rafraîchit et vivifie le pied en stimulant la circulation du sang. La crème pour les pieds Efasit libère de pressions et brûlures, empêche la formation d'ampoules et de cales et exerce une action curative tout en écartant toute odeur désagréable. La poudre pour les pieds Efasit empêche toute transpiration et toute sécrétion gênante; elle exerce une action rafraîchissante et désinfectante. La Teinture contre les cors aux pieds Efasit libère rapidement et sans douleur des cors aux pieds et durillons.



Bain de pieds Efasit (8 bains)
Poudre pour les pieds Efasit

Crème pour les pieds Efasit
Teinture contre les cors aux pieds

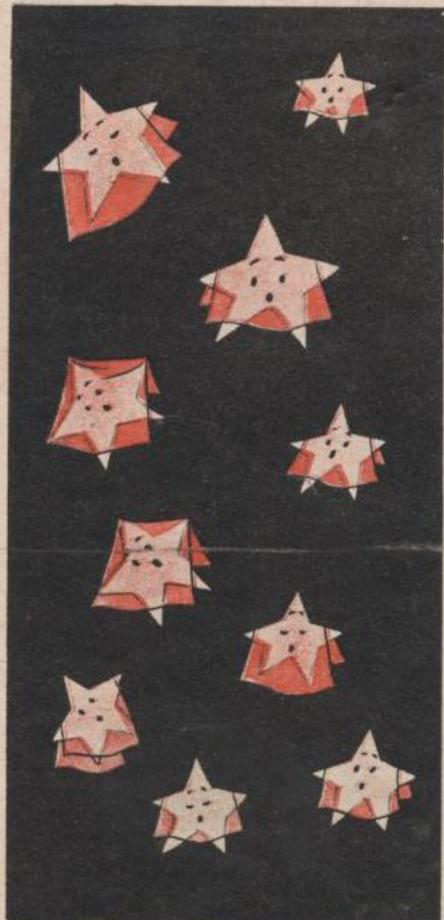
Les préparations Efasit éprouvées pour l'entretien des pieds sont en vente dans toutes les pharmacies, drogueries et magasins de la branche. Faites - en l'essai sans tarder. Vos pieds vous en seront reconnaissants. Bons pieds — Bonne humeur.



Rayonnement d'étoiles

Une gorgée d'humour
militaire

par Werner Kruse



« Camarades! Pensez à
l'obscurcissement...
les Allemands tirent sur
chaque étoile! »

« Otto, je meurs de rire!
La « voûte céleste » de
Paul... pour chaque des-
cente de son escadrille, une
ravissante petite étoile sovié-
tique! »



« Sacré nom d'une pipe!
Pendant tout mon
temps de service, je n'ai
vu autant d'étoiles! »



« ...sous la photo pour
ma chère Trulla, j'écri-
rai alors: Pour toi
j'irais décrocher les
étoiles du ciel! »



« Mes enfants, la
pluie d'étoiles
filantes recommence!
N'oubliez pas de faire
un vœu! »

« Vieil incrédule,
convains - toi
donc toi-même... j'ai
obligé celui-là à atter-
rir là-haut! »

