

NUMÉRO 15 / BERLIN, 27 JUILLET 1943

Der

Adler



Belgique	Frs. b.	2.50
France	Frs. fr.	4.—
Portugal	Esc.	1.50
Suisse	Cts.	40

PUBLIÉ AVEC
LA COLLABORATION
DU MINISTÈRE DE L'AIR
ALLEMAND

**Édition
française**



Au-dessus de Leningrad

Un Messerschmitt Me 110 exécute un vol de reconnaissance armée au-dessus de la ville et du port de Leningrad

PK-photo du correspondant de guerre Berger

LE DERNIER ACTE

Des terroristes anglo-américains ont été descendus

Troupe de sauvetage
au travail

PK photos de correspondants de guerre
Güntzel (Sch 4), Spieth (Wb 3)

Des flammes, une épaisse fumée, indiquent le point où s'est écrasé au sol le bombardier descendu. Un des nombreux avions ennemis que notre défense descend à chaque attaque de ces terroristes. Chez nos chasseurs de nuit, notamment, il ne manque pas de travail, après les rudes combats nocturnes, pour les groupes chargés de ramasser les débris et de procéder à l'examen, important au point de vue militaire, des restes des machines descendues.

Les restes d'un quadrimoteur ennemi (à droite) se sont éparpillés au loin. Les deux photos en bas montrent une partie du train d'atterrissage et le canot pneumatique, qui n'a presque pas été endommagé, et devait servir en mer, pour le cas de sauvetage. Rien n'échappe à l'examen



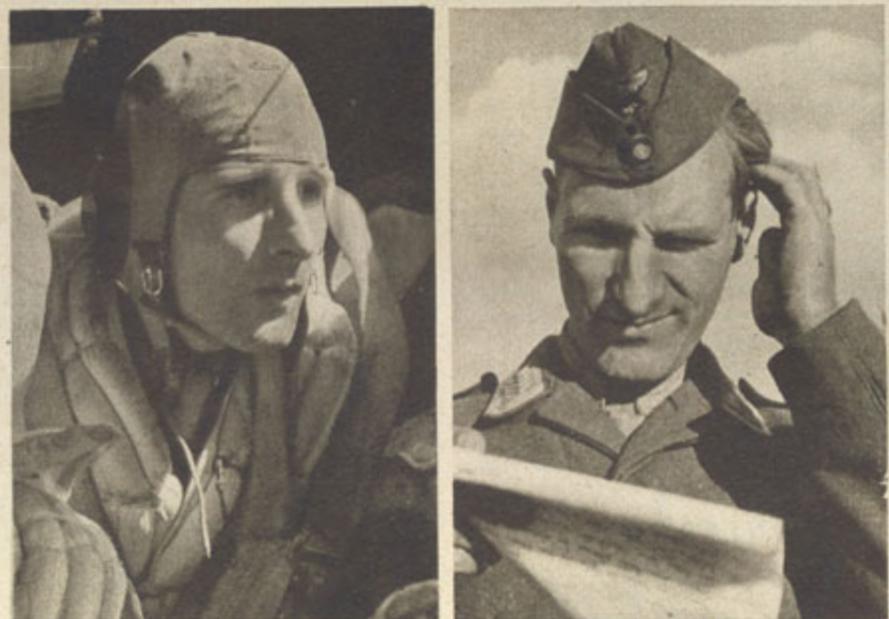
Des appareils spéciaux facilitent ses travaux à cette troupe, composée de spécialistes et qui arrive immédiatement sur les lieux dès que l'on annonce qu'un avion est descendu

Parachute trouvé près de l'endroit où s'est écrasé l'avion. Un seul homme de l'équipage ennemi avait pu sauter à temps





Voici le pilote, l'adjudant-chef D. Les traits de son visage, à l'heure du danger, témoignent d'une volonté indomptable. L'attention toujours en éveil pour faire face à chaque phase du combat, il lui faut réagir avec la rapidité de l'éclair. Fort de la confiance de ses camarades, il a acquis ce calme, cette sûreté consommée qui ont donné leur empreinte à son caractère. Qui s'imaginerait se trouver en présence d'un vrai Municois, qui, dit-on communément, veut qu'on lui fiche la paix. Ce « royal calme bavarois », il l'a, en effet. De retour du vol à l'ennemi, il mord posément dans la pomme, songeant encore vaguement aux minutes critiques qu'il vient de traverser. Mais qu'il entende une plaisanterie bien salée, aussitôt apparaît le pur bavarois, dont l'humour a toujours un fond de philosophie



« Les moteurs travaillent-ils normalement ? » Telle est la pensée obsédante de l'adjudant-chef R., le mécanicien de bord, tant que dure le vol à l'ennemi. La plus petite défaillance dans le rythme du cœur de la machine n'échappe pas au spécialiste expérimenté. Dans de tels moments on croirait presque anxieuse l'expression de sa physionomie, mais c'est seulement l'effet d'une attention soutenue. A peine a-t-il de nouveau mis pied à terre qu'il se présente à son entourage en vrai « gamin de Cologne ». Une de ses expressions favorites est « Tout à son temps ! »



Radiotélégraphiste et tirailleur, sont les deux tâches que remplit à bord et à la perfection le sous-officier N. Traits énergiques, profil accusé, la physionomie du tirailleur de bord respire l'audace et montre qu'il ne reculerait pas même devant le diable. Souvent, son sang-froid a sauvé une situation qui devenait critique. Quand l'ardeur du combat l'empoigne, on ne reconnaît plus l'aimable Souabe de Lippach, dont les camarades prétendent qu'il ne rêve que des nouilles de son pays. Pour le moment, le sous-officier en a assez. Il n'a même pas pris le temps d'enlever sa combinaison d'aviateur. Tel quel, il s'est laissé choir sur l'herbe et n'y est pour personne. Mais, un peu plus tard, les péripéties dramatiques au-dessus de l'objectif semblent avoir disparu de sa mémoire

« Nous sommes au but ! » crie l'observateur, l'adjudant B. Mais cet appel lancé aux camarades, se devine seulement à la bouche entr'ouverte, aux traits tendus. Il ne faut pas être grand physionomiste pour voir que tout l'être, toutes les pensées sont concentrées sur les minutes émouvantes qui pourraient bien décider de son sort. Dans ses rapports avec les camarades, l'adjudant est réservé et, comme la Prusse Orientale, son pays, de caractère un peu sévère et fermé. Quand il éprouve un peu de joie, il ne la manifeste jamais bruyamment, mais sourit pour ainsi dire en dedans, comme on le voit sur la photo à droite. Dans le combat, il est tout transformé. Alors apparaît son énergie indomptable, soldat dans l'âme qui, sans rechercher le danger ne l'évite jamais



Dans l'action et au repos

Quatre aviateurs de combat sous deux aspects

PK photos: correspondant de guerre Seeger

Un port d'attache sur la Méditerranée. Un He 111 vient de rentrer après un vol à l'ennemi couronné de succès. On voit que ces hommes ont été de longues heures en route, qu'ils ont eu à soutenir de rudes combats. Les traits de leurs visages sont encore tendus, durcis par l'effort acharné. Si calmes en apparence, les récentes émotions ont cependant tendu les nerfs à l'extrême. Lentement s'apaise l'agitation, les traits se détendent, peu à peu. Les combattants qui viennent de terminer un duel victorieux avec la mort, redeviennent hommes « chacun à sa façon ». Quatre hommes d'un équipage, quatre hommes unis dans le combat et pourtant combien différents de caractère et de tempérament



Voici de nouveau réunis les quatre membres de l'équipage d'un He 111, s'appêtant à partir encore en mission. Déjà en se dirigeant vers leur machine, leurs préoccupations sont tournées vers la nouvelle tâche. Lentement l'expression de leur visage se modifie. Municois, Prussien de l'est, enfant de Cologne, Souabe? Non! Ils ont dépouillé leur individualité. Pilote, observateur, mécanicien de bord, radiotélégraphiste et tirailleur de bord, ils forment une unité, une communauté de combattants, animés d'une seule volonté, celle de vaincre à tout prix



Que vient faire ce képi de honved sur le parachute?
Question justifiée quand on ne sait pas que les parachutistes hongrois ne sont pas une formation de l'Armée de l'air, mais de l'armée de terre. Comme parachutistes, ils portent naturellement des casques spéciaux



Le saut. Prise de vue, extrêmement bien réussie d'un saut d'entraînement. La photo prise de l'avion, montre, au premier plan, un parachutiste qui vient de quitter la machine, quelques mètres au-dessous, un autre fait la culbute tandis que son parachute se déploie. Les autres planent déjà et descendent vers la terre où ceux qui ont déjà atterri (à gauche) suivent attentivement les évolutions des camarades

Les parachutistes hongrois



A droite: Tout début est difficile et même un parachutiste ne peut tomber du ciel sans avoir, au préalable, fourni des preuves de son courage et de son savoir

PK photos du correspondant de guerre v. Pebal (Sch)

A gauche: Il ne suffit pas de sauter. Le parachutiste doit aussi savoir se débrouiller dans les combats à terre, car souvent il doit se tirer seul d'affaire. — Parachutistes hongrois s'exerçant au maniement de la mitrailleuse lourde dans un champ de maïs qui offre une bonne protection



Atelier de chaudronnerie. — Pour que les énormes chaudières puissent être facilement travaillées, elles sont posées sur pivots et tournent suivant les besoins du travail.

Photos:
Weltbild

En bas: Ouvrier perçant les « yeux » des bielles qui actionnent les roues. Ce travail, qui demande la plus grande précision, est fait par des alésoirs spéciaux.

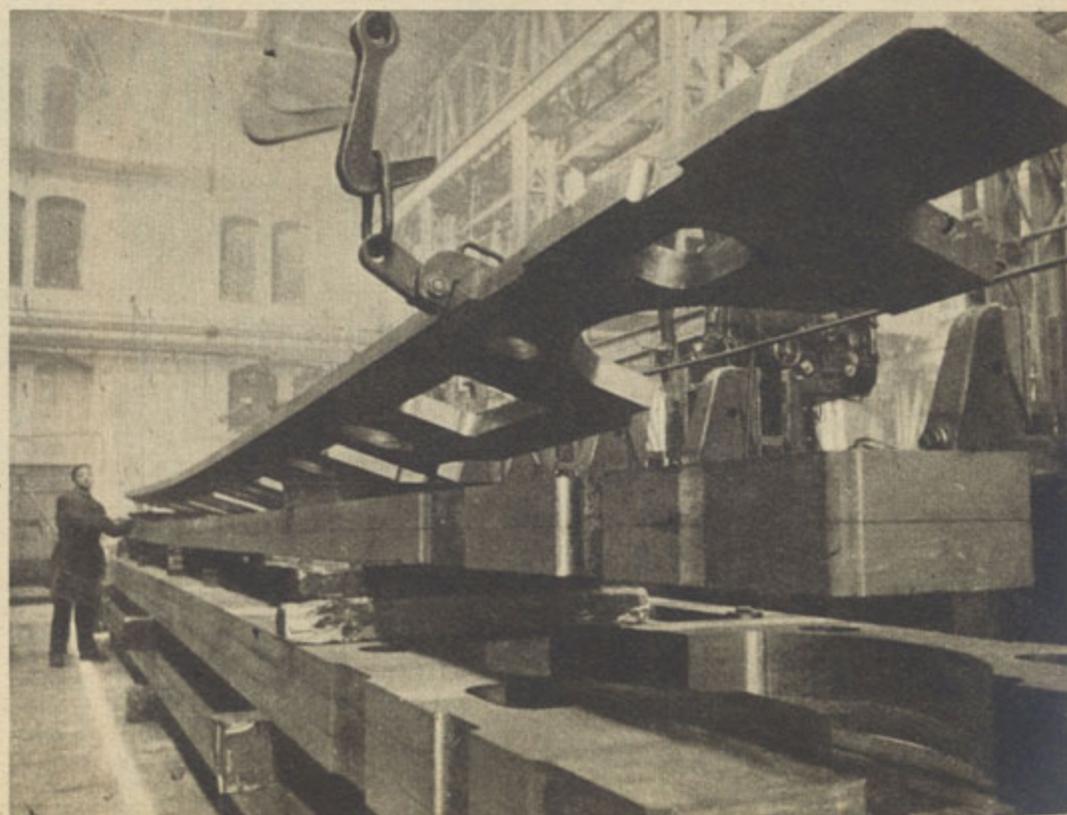
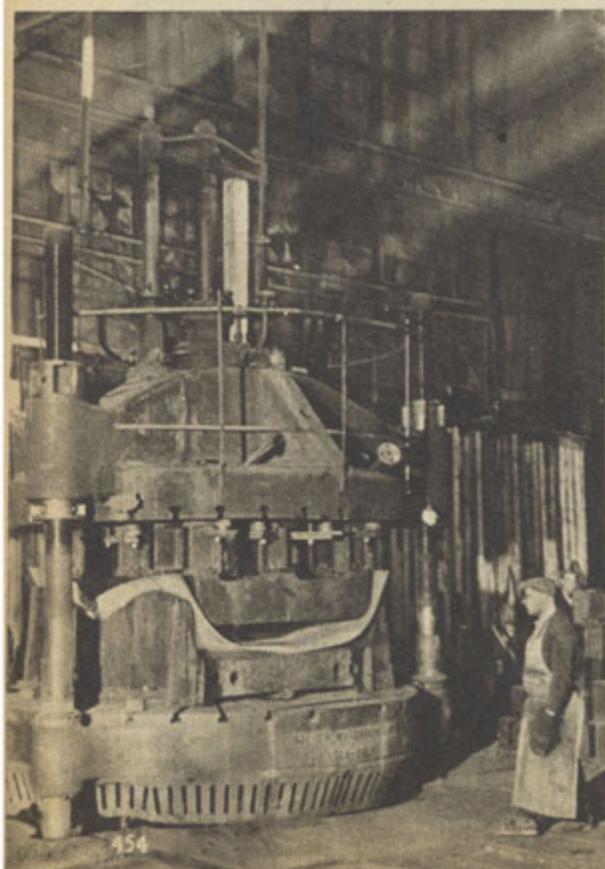
Locomotives de guerre fabriquées en série

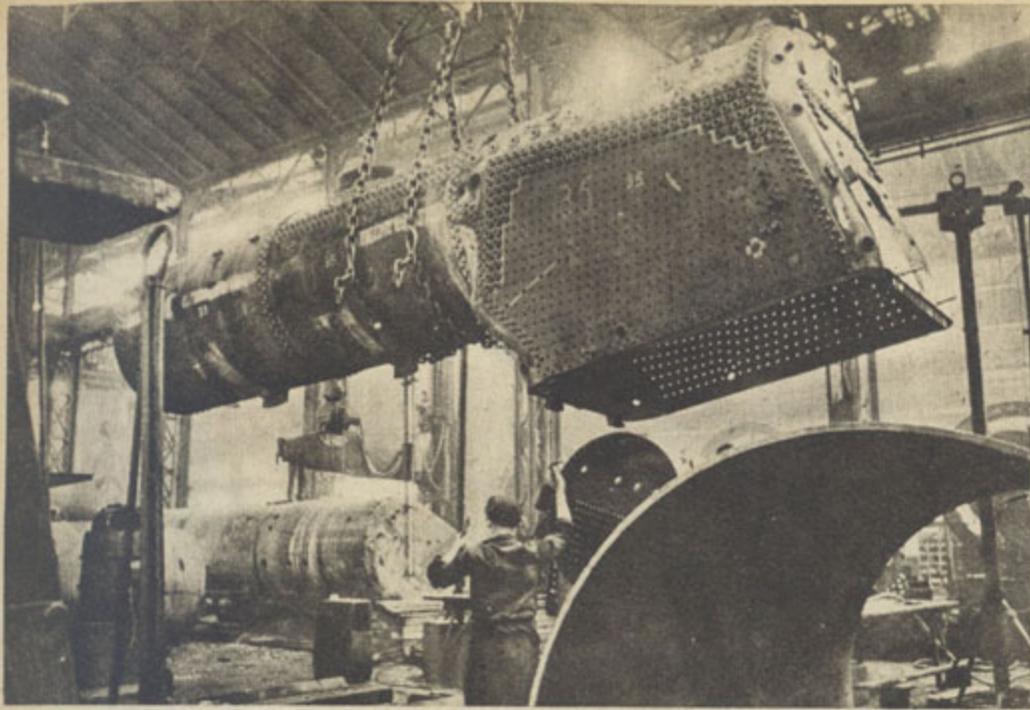
Le programme d'armement exécuté en Allemagne, ne s'étend pas seulement, bien entendu, à la fabrication d'armes et de munitions, mais aussi aux moyens de transport indispensables pour la conduite d'une guerre moderne. Aussi a-t-on construit des locomotives pour trains de marchandises, spécialement adaptées aux conditions de la guerre. Les projets de construction de ces locomotives de guerre ont profité des expériences faites sur le front de l'est pendant le dur hiver de 1941/42. On s'est efforcé, dans la fabrication en série, d'obtenir les chiffres de fabrication les plus élevés, sous les conditions d'économie de temps et de matériel la plus stricte. Afin de réduire au possible le nombre des ouvriers spécialistes, on a rationalisé la production en se servant de machines-outils modernes. Des modifications de construction, des simplifications et économies, qui n'ont cependant pas diminué la qualité de la locomotive, on a pu réduire les quantités de matériaux de 26.000 kilos par machine. Se basant sur les résultats favorables obtenus, le ministre pour l'armement et les munitions, Albert Speer, a pu dire, dans son grand rapport présenté le 5 juin 1943: « Nous avons augmenté, en mai 1943 la moyenne mensuelle de production de locomotives de plus de 300% comparativement à 1941. Ce résultat sera certainement dépassé sensiblement au cours de l'année ».



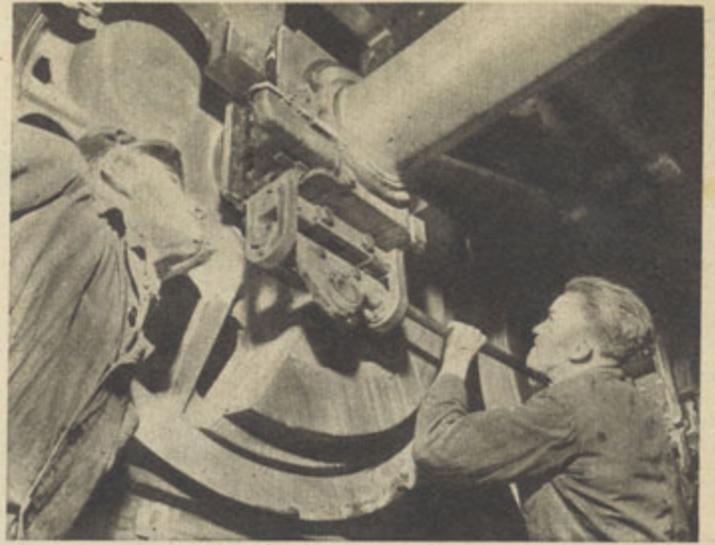
A gauche: Pour que les lourdes tôles des chaudières ne se déchirent pas, leurs bords sont bridés sous cette presse de 350 tonnes.

A droite: A l'aide de grues on enlève les lourdes parties de cadre, caractérisées par leur forme lisse. Dans l'atelier de montage, elles formeront la carcasse de la locomotive.

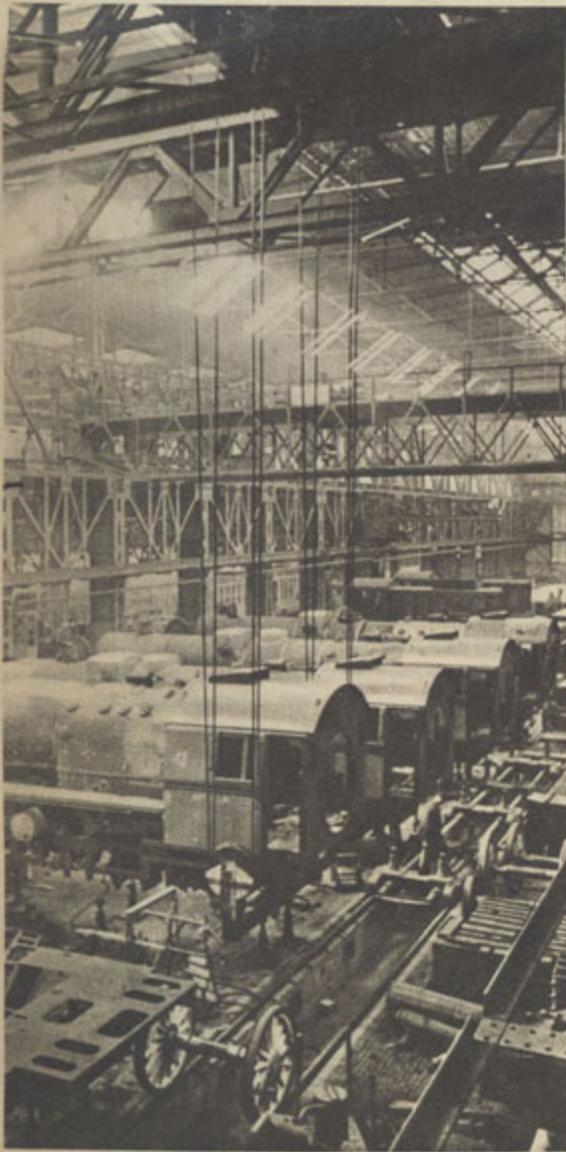




Encore une chaudière qui, sur pont roulant, quitte l'atelier. On reconnaît nettement sur la photo es nombreux points de rivetage sur la boîte à feu et les tôles de carénage



Telle est, vue d'en bas, la pose sur essieux. Les hommes dans la fosse veillent à ce que les évidements du cadre s'emboîtent exactement sur les coussinets d'essieu



Le principe de fabrication en série est systématiquement appliqué dans la construction des locomotives de guerre. Les pièces détachées sont fabriquées dans divers ateliers, pour être ensuite assemblées dans la halle de montage. La photo montre certaines phases de la fabrication



A droite: La puissante grue pose lentement et avec précaution sur le train de roues l'énorme charge du cadre et de la chaudière. Spectacle imposant, mais qui n'a rien de rare pour ceux qui sont occupés à la construction de locomotives



Des soldats allemands et roumains, dont quelques aviateurs, se sont installés tant bien que mal sur le pont du bateau, encombré par des munitions, des caisses, des barils d'essence

Traversée vers la tête de pont du Kouban

La presqu'île de Kertsch n'est séparée de la rive du Caucase que par une étroite bande d'eau. C'est au-delà de cette bande que se trouve la tête de pont du Kouban, position avancée de l'Allemagne, destinée à couvrir le flanc de ses armées du sud-est. Sans relâche, le ravitaillement arrive, sur des bateaux, grands et petits, des péniches et des canots à moteur qui traversent le petit détroit sous la protection de la marine et de l'aviation, pour apporter le nécessaire de munitions, de nourriture et de renforts aux troupes allemandes engagées dans de rudes combats de défense



La prudence n'est jamais superflue, et le soldat doit toujours s'attendre aux surprises désagréables. En montant à bord, on a donc soin de se munir à tout hasard de gilets de sauvetage

PK photos du correspondant de guerre Honolka (Sch)

A gauche: Au débarcadère, sur la presqu'île de Kertsch, la foule des voitures de ravitaillement attend d'être transbordée sur l'autre rive

DUEL ENTRE SOUS-MARIN ET AVION

PK dessins d'Ellgaard, correspondant de guerre



Dans le Golfe de Gascogne, un combat à vie et à mort s'était déchainé entre un sous-marin allemand et un bombardier britannique. En peu de temps le sort de l'adversaire fut scellé. Atteint par la D.C.A. du bateau, l'avion anglais tombe et s'écrase sur la mer agitée

L'un des moyens les plus récents avec lequel l'Anglais croit maîtriser le plus grand danger qui l'ait jamais menacé, c'est l'emploi d'avions pour combattre les sous-marins. L'ennemi protège ses convois et fait surveiller nuit et jour les entrées et sorties aux abords des bases de nos sous-marins avec un déploiement presque inimaginable de machines et de matériel. Mais nos sous-marins ont su se mesurer avec ce dangereux adversaire. Qui songe à ce que cachent ces sèches phrases du communiqué: «... en outre, nos sous-marins ont descendu cinq avions ennemis.» A haute vitesse un sous-marin sort du Golfe de Gascogne et patrouille en plein Atlantique, examinant soigneusement les nuages qui traînent bas, pour voir s'ils ne chacheraient pas des avions ennemis. Les hommes sont à leur poste aux pièces de D.C.A., car, à chaque instant, un des nombreux bombardiers ennemis qui font la chasse aux sous-marins peut trouver le plafond. A courte distance, il est inutile de chercher à plonger. L'adversaire est bien supérieur en vitesse et manœuvrabilité et il faut accepter le duel à la surface. Sur le bateau qui tangue et roule, ce n'est pas facile de bien viser l'ennemi qui fait feu de toutes ses pièces. Il s'agit de secondes, et il faut avoir atteint mortellement l'ennemi avant qu'il ait pu lâcher ses bombes. Lorsque la machine tombe en vrille ou à pic et s'engloutit dans les flots, un combat à vie et à mort a de nouveau été livré et le sous-marin en est sorti vainqueur. Ce duel se poursuit avec un acharnement impitoyable. Mais l'habileté et la vaillance des équipages de nos sous-marins nous garantissent qu'ils sauront maîtriser aussi ce danger



Sauve qui peut! L'équipage grimpe hors de l'avion descendu, machine du type Handley-Page «Hampden», pour monter à bord du sous-marin victorieux

Voler, un jeu d'enfant?

Les géants et les nains de l'air — Une fillette de 14 ans au volant — Malgré tout voler est un art

De cette histoire, plusieurs versions circulent, mais elle est arrivée, certainement, un jour, à Cologne. C'était pendant l'autre guerre. L'acteur principal: Un biplan.

Un beau dimanche d'été, ce biplan avait réussi à se rendre indépendant. Il échappa aux mains de l'élève-aviateur qui le tenait par la queue et s'éleva dans les airs. Avant que sur le champ d'aviation, le petit peuple sidéré eut pu reprendre haleine, notre biplan était loin dans le ciel, sans pilote, sans observateur ni commande électrique à distance. Il volait et, au bout d'un certain temps, atterrit quelque part, comme si de rien n'était.



Avec ce solo, le biplan avait révélé au public stupéfait un étrange secret. Contrairement à ce que l'on avait cru jusque-là, voler n'était qu'un jeu d'enfant. On n'était pas loin de se demander, question ridicule, si l'aviateur était bien nécessaire.

Du moins reconnu-on, aussi hors des milieux techniques, que ce n'était pas à l'aviateur, mais au constructeur de décider s'il est facile ou difficile de voler. En effet, n'importe quel avion n'aurait pu accomplir la prouesse de notre biplan. La tâche du constructeur devait donc être de réaliser des modèles avec lesquels voler n'est plus que jeu d'enfant. « Vous en avez de bonne! » grogne l'aviateur qui enlève son casque et essuie son front ruisselant de sueur. Le Me 109 venait d'arriver en trombe et, dans un craquement, s'était posé au sol. Dans un épais nuage de poussière, arrachant la croûte d'humus, il avait continué, glissant sur le ventre, à fouiller le sol meuble du terrain. Le placage du gouvernail de direction pendait en lambeaux à la carcasse défoncée. Dans la peau lisse de la carlingue allongée en forme de poisson, de petits trous ronds mettaient des taches sombres, ces petits trous aux bords légèrement dentelés qu'une salve de mitrailleuse ennemie avait estampés dans les flancs de la machine. Mais l'aviateur avait déjà retrouvé sa bonne humeur. Les yeux gris et clairs brillaient dans le visage hâlé en regardant le camarade qui, à la tête du personnel au sol et des armuriers, était accouru en voyant l'avion de chasse se poser avec une telle impétuosité, et lui frappant amicalement sur l'épaule, s'écria: « Épatant! mon vieux. »

De fait, se poser au sol quand le train d'atterrissage est en capilotade, le gouvernail de direction plus très intact, et cela encore sur un étroit terrain d'aviation, c'est vraiment une performance. Même sans dégâts, vole et atterrit avec un avion de chasse moderne, rapide et fougueux, exige une suprême habileté. L'aviateur doit, dans la plus haute concentration, avoir le coup d'œil infailible, une sûreté de main que donne le plus profond sang-froid, lorsque, dans le mugissement de l'air, assourdi par le sauvage hurlement du moteur, il arrive comme une flèche sur ses ailes d'acier, et pointe sur le terrain d'atterrissage. Comme il est petit cet emplacement, tout en bas! Et, aux derniers instants, il semble se lever et se jeter contre le nez de l'avion, à une telle violence qu'il paraît impossible, dans ces quelques fractions de secondes anxieuses, de poser la machine sur ce petit morceau de terre. Si l'un de ces éperviers de métal échappait à la main de l'homme, il ne prendrait sûrement jamais les airs, et encore bien moins pourrait-il atterrir sans dommage.

Les constructeurs n'ont donc pas bien fait leur tâche? Comment pourrait-il se faire autrement que voler soit devenu plus difficile qu'autrefois? — Ils ont déjà réalisé de brillants progrès. Pour certaines raisons d'ordre technique, l'avion de chasse rapide, par exemple, devrait aborder le terrain sous l'angle le plus faible, à une vitesse de 250 à 300 kilomètres à l'heure, au moins. Or, ils l'abordent, et à angle assez raide, à une vitesse de « seulement » 150 kilomètres, car il ouvre ses clapets qui freinent et permettent à l'avion d'aborder le terrain plus à pic. Mais, en simplifiant l'atterrissage, et aussi le vol, avec les clapets, le constructeur a rendu, d'autre part, le vol plus difficile, car manœuvrer les clapets vient en surcroît des autres manœuvres, demande donc un surcroît d'attention et une toute nouvelle tactique du vol que le pilote doit apprendre soigneusement.

Ici apparaît le double aspect de la tâche du constructeur. Actuellement, l'avion peut réaliser des performances que l'on eût tenues autrefois pour impossibles. La technique moderne en donne les moyens au constructeur, mais ces performances ont leur contre-partie. Elles exigent de l'homme une plus forte tension des nerfs, il est lié corps et âme à sa machine. Il est tout naturel que l'aviateur qui passe en trombe au-dessus de la terre à une vitesse de 600 kilomètres à l'heure, observe plus subitement, réagisse plus rapidement et ait les nerfs plus durement tendus que l'aviateur du

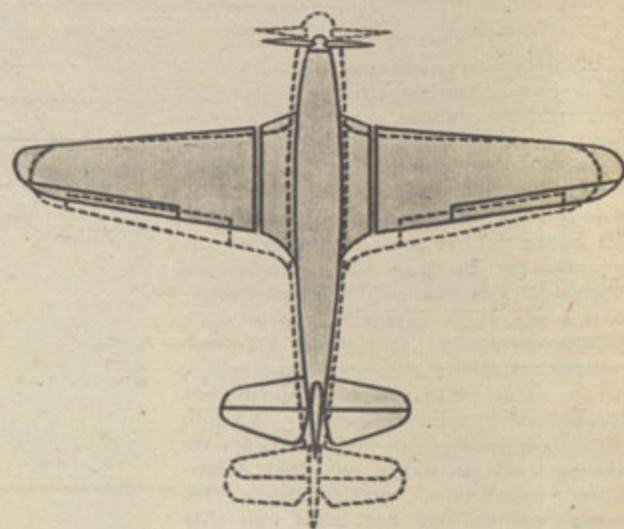
L'avion de chasse Me 109, envergure d'aile de 9,97 m, poids volant de 2762 kilos une surface de 16,07 m². La charge par unité de surface est donc de 112 kilos par mètre carré

temps jadis. La rapidité avec laquelle se déroulent les événements, conséquence des hautes vitesses, impose aux sens des tâches et crée des risques contre lesquels le constructeur est impuissant.

Les grandes vitesses ont créé, pour l'avion lui-même, des conditions dont les désagréments étaient épargnés aux croiseurs de l'air de la Grande Guerre. Cela commence dès le start.

Un Me 109, un Fw 190 ne pourraient s'envoler seuls, parce que le lourd moteur, qui leur confère le pouvoir des grandes vitesses, a aussi ses petits inconvénients. Avec l'hélice aux larges pales, que le moteur tourne si puissamment, il produit ce qu'on appelle « le moment antagoniste », qui fait dévier l'avion d'un côté. Celui-ci ne quitterait pas le terrain en ligne droite, mais tournerait en rond (du côté opposé à la giration de l'hélice) et, vraisemblablement, piquerait sur l'aile au bout de peu de temps et ferait la culbute. La plupart des avions modernes de haut rendement à un moteur, ne peuvent maintenir leur cours au départ que par une habile manœuvre du gouvernail en sens contraire. Ce premier écueil heureusement surmonté, se présente aussitôt une nouvelle tâche. Les pales de l'hélice doivent être placées convenablement. L'hélice réglable a permis à l'avion moderne d'offrir de brillants résultats, mais elle compliquait encore le travail de l'aviateur. Ce sont là quelques exemples frappants, entre tant d'autres.

Donner le gaz, puis se croiser les bras et laisser le brave oiseau faire lui-même son travail, c'était là, autrefois, petit jeu d'artiste, mais cela n'est plus guère possible maintenant. Voire?



A même envergure d'aile environ, la charge par unité de surface du Me 109 est de plus du double de celle du Kl 35. Chez le Me 109, chaque mètre carré de la surface de l'aile porte 112 kilos, alors qu'elle n'emporte que 47 chez le Kl 35. C'est une des raisons des différences aérodynamiques d'avions à petite et grande charge par unité de surface

Un des constructeurs allemands d'avions les plus connus racontait récemment cette jolie historiette. Il a réalisé dans ses ateliers un modèle de petit avion, dont les sièges, placés les uns à côté des autres, rappelaient la bonne carriole d'antan, et qui devait devenir une sorte d'avion du peuple. Un jour, le constructeur fit asseoir près de lui dans un de ces avions, sa fillette, âgée de quatorze ans. Quand la machine eut survolé un certain temps forêts et prairies, il dit à l'enfant de saisir le manche à balai et de le maintenir aussi immobile que possible, et seulement de le tirer légèrement à gauche ou à droite, si la machine penchait d'un côté ou de l'autre. Un bon quart d'heure, la fillette, qui n'avait jamais été en avion et n'avait jamais tenu en main de gouvernail, put maintenir la machine en vol droit au-dessus de la campagne ensoleillée. Est-ce que voler ne serait pas tout de même un jeu d'enfant?

Comment est-ce donc possible? On aperçoit soudain que la technique actuelle a créé deux sortes différentes d'avions: l'avion de chasse ou de combat, rapide, lancé comme la flèche vers son but, et l'avion de sport ou d'école, lent et léger. Mais ce ne sont pas le moteur



L'avion de sport Klemm Kl 35. Avec une envergure d'aile de 10,4 m, un poids volant de 715 kilos, et une surface de 15,2 m², cet avion a une charge de 47 kilos par mètre carré

Photos: Ateliers Messerschmitt (1), Klemm (1). Dessins: Werder

lourd, ni l'ascension rapide, la vitesse considérable, qui différencient les deux sortes d'avions, l'avion de chasse du léger biplace pour l'entraînement.

Ce qu'il faut d'abord considérer, ce sont les ailes. Le monoplace de chasse, 20 tonnes d'acier et d'aluminium fonce dans le ciel sur des ailes aussi petites parfois même plus petites que celles de l'avion de sport, qui ne pèse qu'une demi tonne. Le mètre carré de l'aile a donc à porter, dans le premier cas, 200 kilos environ, dans le second cas, seulement de cinquante à quatrevingts kilos. La charge par unité de surface est donc grande chez l'avion de chasse, petite chez l'avion de sport.

C'est là tout le problème de la différence, le principe fondamental de tout le développement de la technique de l'aviation. L'avion de chasse actuel, avec sa forte charge par unité de surface, est quelque chose de nouveau, d'inouï jusque-là, alors que l'avion de sport et d'entraînement rappelle ces « corbeaux paresseux » de la Grande Guerre qui n'avaient, eux aussi, qu'une charge de 40 à 50 kilos par unité de surface de l'aile.

C'était un de ces avions qui avait volé tout seul, et c'est avec une telle machine que Helmuth Hirth, le frère du célèbre aviateur de vol à voile Wolfgang Hirth, réussit l'aventure merveilleuse du premier vol sans visibilité. Participant à la Coupe Kathreiner en 1911, Helmuth Hirth se trouva plongé, en franchissant la chaîne du Riesengebirge, dans une de ces couches de brumes qui parfois recouvrent les sommets de ces âpres montagnes. En vol aveugle, parée que les sens de l'homme ne trouvent nul point de repère, l'œil ne voit rien, l'oreille n'entend rien qui l'avertisse dans ces couches de ouate grise, Helmuth Hirth s'en remit à sa fidèle « Taube », de le porter à travers cette grisaille. Il ne toucha guère au gouvernail, car il n'avait pas d'instruments pour vol sans visibilité, et ses mains ne savaient pas si elles faisaient la juste manœuvre. Il remit entièrement son sort à l'instinct de sa machine, qui le tirerait de ces parages dangereux, avec leurs gorges et leurs rochers. Telle un animal dont l'instinct est infailible, la machine évita, en effet, tous les écueils. Enfin, l'azur reparut, et la terre souriant avec ses verts pâturages. Voilà ce que pouvaient faire, déjà alors, ces avions avec faible charge par unité de surface... et ils le peuvent encore beaucoup mieux maintenant.

Ce que Igo Etrich, le génial constructeur de la « Taube », ce que tant d'autres constructeurs, avant et pendant la Grande Guerre, ont réalisé d'instinct, ou par hasard, à savoir de créer des avions qui n'ont pas besoin de la main de l'homme pour les diriger, la technique moderne s'y est appliquée consciemment avec l'aide de toutes les expériences et de toutes les formules dont elle dispose.

Et au bout de peu d'années, après les premiers tâtonnements, on vit comme il peut être facile aujourd'hui de voler. On construit des avions d'acier et de toile, légers et confortables biplaces, ou encore en treillis de bois aux fines nervures, qui, non seulement, volent presque d'eux-mêmes, mais résistent aux manœuvres fausses ou inhabiles. De tels avions n'ont ni hélice réglable ni clapets. Leur moteur a cinquante, ou, tout au plus cent CV. Chez certains modèles, on a même adapté autant que possible le système de commandes à celui de l'auto.

Ce sont de tels avions à petite charge par unité de surface qu'une petite fille peut piloter, avions que l'on a surnommés « Garde-fous » pour bien indiquer que même un pur imbécile aurait bien de la peine à les faire chuter.

Mais on ne peut songer à de tels buts, à de tels désirs, lorsqu'il s'agit d'avions qui, tels la flèche, traversent l'azur ou doivent monter presque verticalement au-dessus des nuages les plus élevés. Certes, le constructeur peut et doit obtenir en observant les règlements de sécurité, que son modèle de haut rendement puisse tenir l'air et suivre son cours même si le pilote lâche un certain temps le gouvernail. Toutefois, l'œil vigilant et la main exercée du pilote ne doivent jamais abandonner complètement la machine à elle-même, à moins que le pilote artificiel, le gouvernail automatique ne le remplace. Et même cet « ersatz » de l'homme ne peut fonctionner lorsqu'il s'agit de décoller ou d'atterrir. Seul l'homme, avec ses sens vigilants peut alors guider sûrement l'oiseau de métal, à l'organisme compliqué et sensible. Voler est un art qui exige tous les talents de l'homme. Mais on peut en faciliter la pratique, de sorte que cela paraisse un jeu d'enfant, mais il ne s'agit alors que de machines légères à faible charge par unité de surface. Faire que les machines lourdes et grandes réagissent aussi docilement, est une des nombreuses tâches qu'ont à résoudre aujourd'hui les constructeurs d'avions.

Comment ils ont gagné la Croix de Chevalier

LORSQU'IL IL S'AGIT DE LUTTER POUR RÉALISER DES GRANDES CHOSES, IL EST LOGIQUE D'ACCEPTER LES PLUS LOURDS SACRIFICES

ERNST JUNGER



Capitaine SCHUMANN



Général de brigade REIMANN



Commandant EWALD



Capitaine STOLLE



Capitaine WAGENFELD

Le général de brigade Reimann, commandant d'une division de D.C.A., s'est distingué dans les durs combats de l'est, dans l'offensive et la défensive. Cet officier a montré des qualités éminentes de chef et a donné brillamment de sa personne. — Le commandant Ewald, commandant de groupe d'une escadre de chasse, a descendu 50 avions au cours de nombreux combats aériens. — Le capitaine Stolle, capitaine d'escadrille d'une escadre de chasse, a remporté 29 victoires aériennes sur la côte de la Manche, à la suite de durs combats. Il s'est distingué également dans la lutte contre des forces britanniques employées à la chasse des sous-marins. — Le capitaine Schumann, capitaine d'escadrille d'une escadre de chasse, a remporté 18 victoires aériennes dans la lutte contre l'Angleterre et l'Union soviétique. Par ses attaques en rase-motte, il a causé aux forces terrestres des soviets des dommages importants. — Le capitaine Wagenfeld, capitaine d'escadrille de longue reconnaissance, s'est montré excellent chef de formation et aviateur de reconnaissance dans plus de 230 missions à l'ennemi. Les renseignements obtenus par lui et son escadrille, malgré la défense terrestre et les chasseurs de l'ennemi, ont permis au commandement de se faire une idée nette et exacte de la situation terrestre et aérienne de l'ennemi. — Le lieutenant Stumpe, pilote dans une escadrille de longue reconnaissance, a rendu de brillants services comme observateur à bord d'avions de longue reconnaissance sur différents théâtres de guerre. Il a été blessé lors d'un de ces vols. — Le lieutenant Herling, chef d'escadrille d'une escadre de

Stukas, a détruit, à l'est, 10 positions de D.C.A. et 21 positions d'artillerie, 26 chars de combat, 6 trains et 2 trains blindés etc. — Le lieutenant Stamp, pilote dans une escadre de combat, a coulé 38.000 tonnes de jaugeage brut de tonnage commercial de l'ennemi, et un contre-torpilleur. Il a, en outre, endommagé 3 croiseurs, entre autres, dont deux peuvent être considérés comme perdus. — Le lieutenant Rudat, capitaine d'escadrille d'une escadre de combat, s'est particulièrement distingué dans le ravitaillement de nos troupes devant Stalingrad, ayant accompli le plus grand nombre de vols de ravitaillement et contribué ainsi pour une très large part à maintenir la force de combat des troupes encerclées. — Le sous-lieutenant Brönnle, pilote dans une escadre de chasse, a descendu plus de 50 avions ennemis en combats aériens. — L'adjudant-chef Schöfbeck, pilote dans un groupe de combat pour missions spéciales, a été employé à l'est aux points critiques. Et a notamment exécuté des vols de ravitaillement, nombreux et difficiles, pour ravitailler les troupes enfermées à Demiansk et à Stalingrad, missions qu'il a accomplies en surmontant les plus grandes difficultés. — L'adjudant-chef Brandt, pilote dans une escadre de chasse, a pu abattre 37 avions ennemis, dont 18 anglais. Il a été grièvement blessé au milieu de janvier 1943. — L'adjudant Jeckstat, pilote dans une escadre de combat, a remporté de grands succès en attaquant des objectifs ferroviaires et des installations industrielles sur le front de l'est. Il a également accompli de nombreux vols de ravitaillement de la forteresse de Stalingrad, vols accomplis avec hardiesse

PK photos des correspondants de guerre Brändlein, Brütting (Sch 2), Scherl-OKW (4), Weltbild (5), Privet (2)



Lieutenant STUMPE



Lieutenant HERLING



Lieutenant STAMP



Lieutenant RUDAT



Sous-lieutenant BRÖNNLE



Adjudant-chef SCHÖFBECK



Adjudant-chef BRANDT



Adjudant JECKSTAT



Un incendie a éclaté dans une forêt, il menace de s'étendre. Une « cigogne » Fieseler va reconnaître l'étendue exacte du sinistre et la direction dans laquelle le feu se propage

La forêt brûle

PK photos de Slickers (Wb)



Le personnel civil ne suffisant pas à enrayer l'incendie, on a fait appel à des formations de l'armée qui avec leurs pompes vont combattre le feu



A droite: Lorsque des flammèches ont seulement commencé à incendier des parties isolées, on combat le feu au moyen de palettes d'extinction. Au bout de peu de temps l'incendie est éteint et le danger est conjuré

Sur le sol détrempé du champ d'aviation, les voitures chargées de lourdes bombes risqueraient de s'embourber. C'est pourquoi des hommes de l'Organisation Todt, aidés par des artisans du pays, posent, par précaution, de larges chemins de rondins



En bas: La bombe que le personnel au sol a tirée à travers boue et ornières sur un traineau, est chargée sur la voiture à bombes qui l'amène à l'avion

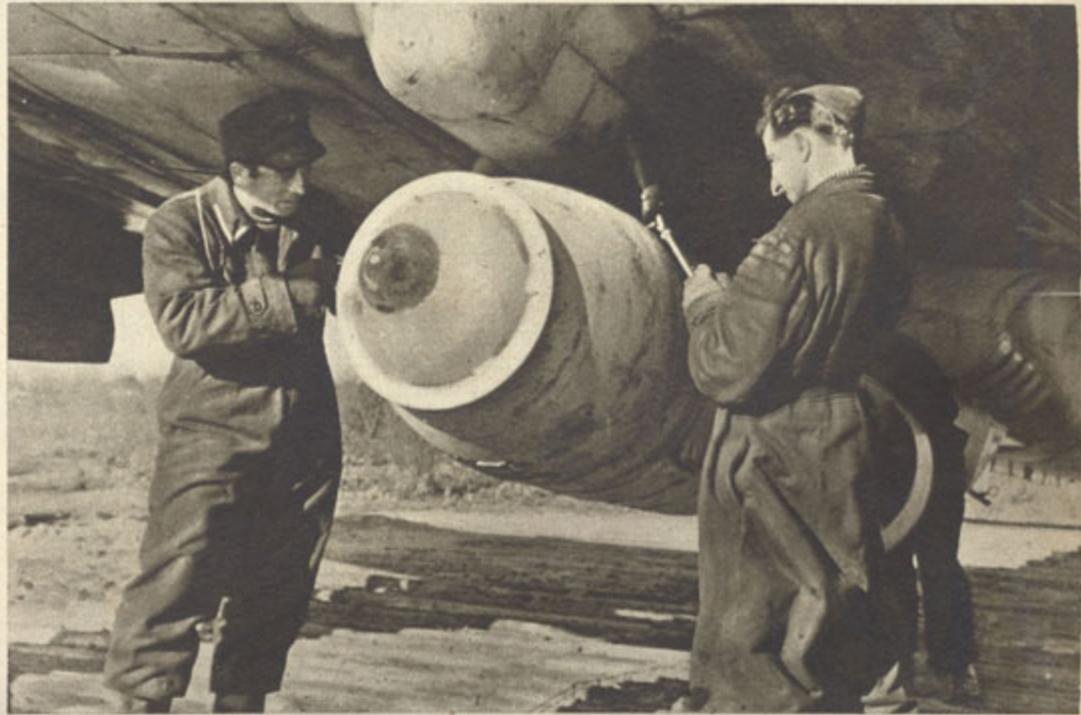


A droite: Dès que la bombe est fixée à l'attache, on serre ce qu'on appelle les « avant-trains », pour qu'elle ne bouge pas durant le vol

PK photos
de Muller-Pöchl (Sch 3),
Mayer (Wb 1)

En bas: Pour suspendre les bombes des plus gros calibres, on se sert d'un dispositif qui a le même effet qu'un palan

Les bombardiers de l'escadrille



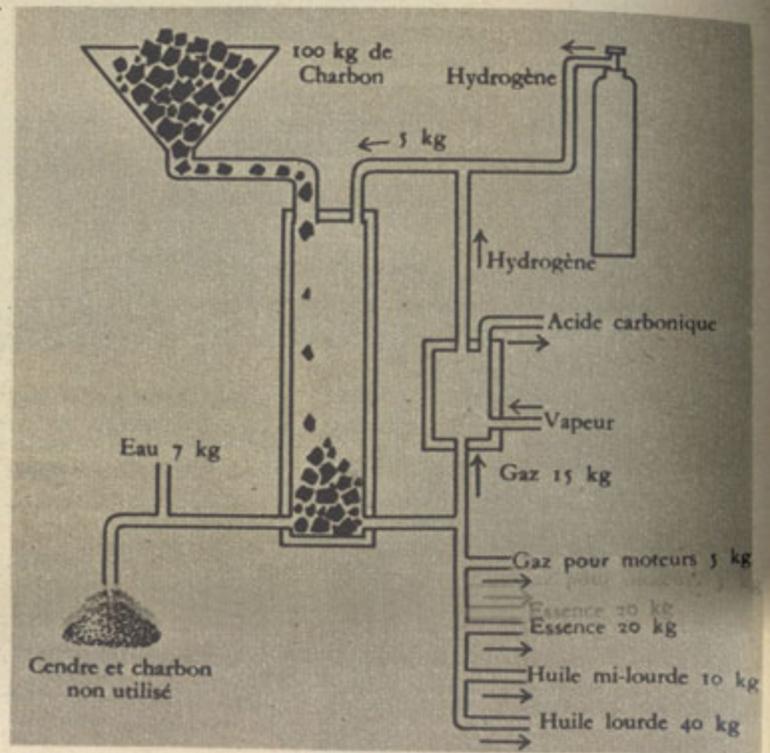
ESSENCE EXTRA

L'oeuvre du Prof. Bergius

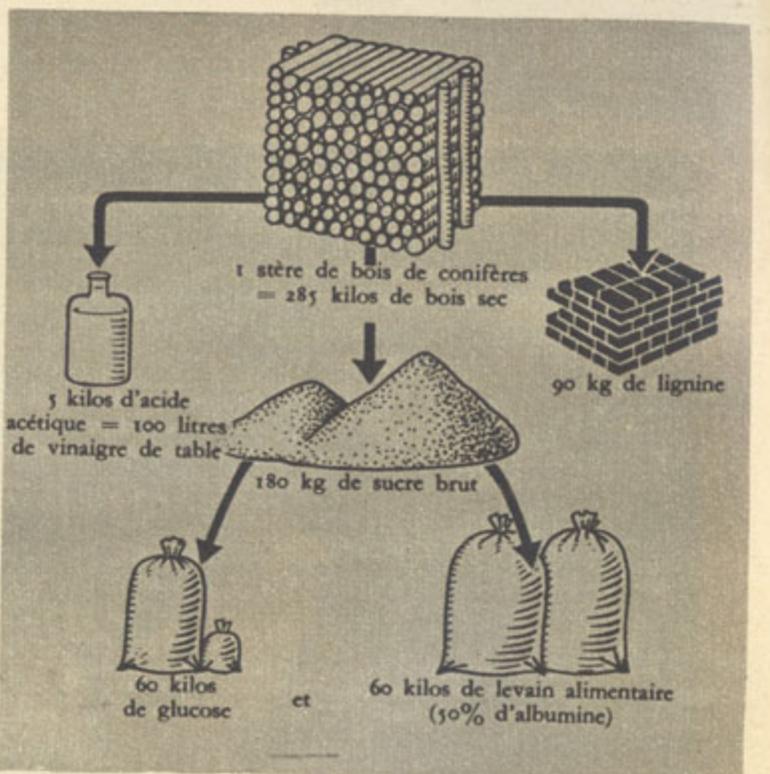


Mineurs au front de taille. Pour arracher au sein de la terre le charbon, matière première des plus importantes pour l'économie, ces hommes doivent fournir un dur travail

LE CHARBON DONNE DE L'ESSENCE. Les gisements de charbon ne sont pas inépuisables et l'on se rend de plus en plus compte qu'il faut être économe de ce précieux bien économique. Une solution importante pour augmenter l'effet économique du charbon fut celle de la liquéfaction du charbon, invention dont le brevet fut déposé il y a trois décades. Le procédé consiste en une hydrogénation du charbon qui permet, sous pression et à l'aide de substances de contact d'adjoindre de l'hydrogène au carbone, et de créer ainsi une matière pratiquement analogue à l'essence. Avec ce procédé, on peut extraire environ 60% d'essence de la houille et 70% de substance analogue de la lignite. Depuis que le procédé a été réalisé dans le cadre de la grande production industrielle, à partir de 1930, l'Allemagne est devenue dans une large mesure indépendante de l'importation notamment des carburants légers. . . ce qui renforce notablement son potentiel de guerre



Figuration schématique du procédé de liquéfaction du charbon d'après Dr Bergius
Phot. Scherl (2) Transocean (3) Dessins: Trester



Figuration schématique du procédé de saccharification du bois d'après le professeur Dr Bergius

A gauche: Ainsi, dans toutes les contrées du monde riches en forêts, parviennent chaque année aux entrepôts les plus proches d'énormes quantités de bois

LE BOIS DONNE DU SUCRE. La matière première employée à la saccharification du bois d'après le procédé du Dr. Friedrich Bergius n'est pas prise parmi les troncs précieux comme bois d'œuvre, mais parmi les déchets provenant du travail du bois ou parmi les arbres de moins bonne venue qui ne pourraient donner que du bois de chauffage. Ils sont ainsi amenés à un emploi plus rationnel. Pour l'exprimer sous une formule concise, il s'agit avec ce procédé de transformer la cellulose de bois indigestible en hydrates de carbone digestibles. Avec ce procédé, utilisé déjà en grand, environ les deux tiers du poids du bois sont transformés en sucre. Le reste se compose d'acide acétique et de lignine que l'on utilise sous forme d'agglomérés comme matériel de chauffage ou comme carburant pour générateurs. Le sucre ainsi obtenu est, dans beaucoup de cas, la matière de base pour d'autres produits plus raffinés. L'hydrolyse de la cellulose représente donc un progrès important dans la voie qui mène à la liberté du peuple allemand dans le secteur de l'alimentation

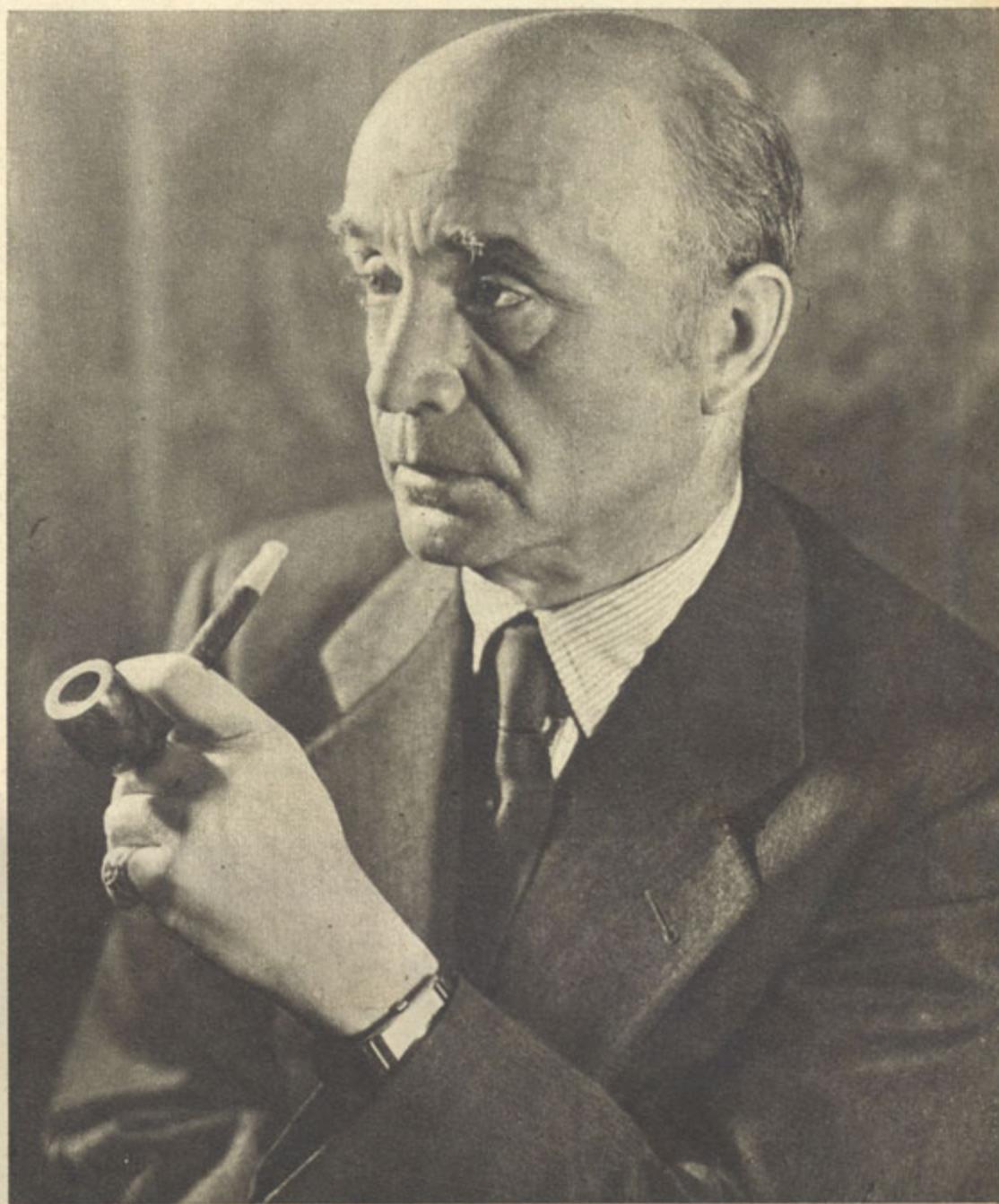
ITE DU CHARBON - SUCRE EXTRAIT DU BOIS

Révolution de la chimie des matières premières / De nouvelles inventions sont mises au point

Même d'immenses réserves de matières premières, comme celles du charbon et du bois, ne sont pas inépuisables. L'économie mondiale doit donc enrayer l'exploitation à outrance et rechercher une utilisation rationnelle. Au nombre des mesures employées à cet effet, il faut nommer aussi les nouvelles possibilités d'utilisation, découvertes dans ces dernières dizaines d'années, qui ont révolutionné l'économie des matières premières. L'Allemagne marche indubitablement en tête de cette évolution et, pour ne citer que quelques exemples, a montré de nouvelles voies au monde en réalisant la liquéfaction du charbon, la fabrication du boua ou caoutchouc artificiel, la saccharification du bois et la fabrication de la laine cellulosique.

— La Grande Guerre de 1914—1918, qui contraignit l'économie nationale à se ravitailler par ses propres moyens, et la politique économique insensée des États ennemis dans les années qui suivirent, attirèrent tout particulièrement l'attention des savants et inventeurs allemands sur les tâches qui serviraient à assurer l'indépendance de l'économie nationale. Nous sommes de nouveau dans une guerre à vie et à mort qui donnera son empreinte à la physionomie de la nouvelle Europe et à la future économie mondiale. Il est donc tout naturel que les recherches scientifiques soient poussées au plus haut point et que l'on cherche à résoudre des problèmes qui réclament plus impérieusement une solution que ce ne serait le cas en temps de paix. Ainsi, dans l'autre guerre, le développement technique du procédé Basseh pour récupérer l'azote de l'air a été accéléré sous la contrainte des dures nécessités. Malheureusement, les quantités obtenues n'ont pas suffi à assurer avec la production de munitions, l'engrais synthétique qui eût pu réaliser la liberté du peuple allemand dans le secteur de l'alimentation. — L'œuvre du grand savant allemand Dr. Friedrich Bergius a reçu aussi une forte impulsion sous l'effet des années tragiques de 1914 à 1918. Préparées par un travail opiniâtre et de longue main, les inventions qu'on lui doit dans le domaine de la liquéfaction du charbon et de la saccharification du bois, ont été réalisées alors. Ces travaux ont pu aboutir, dans les dizaines d'années qui suivirent, et malgré toutes les résistances et tous les obstacles, à créer une production réalisée sur une grande échelle avec les moyens techniques les plus modernes, production qui révolutionna l'économie des matières premières dans deux branches spécialement importantes. Les hommes qui travaillent dans leurs laboratoires et leurs usines, conscients qu'il y va du sort de leur peuple et de la civilisation européenne, sont une garantie que les résultats obtenus ne sont pas les derniers et que la science allemande a encore de nouveaux et décisifs atouts en mains

En bas: Dans son laboratoire, le grand chimiste et inventeur discute un nouveau procédé avec un de ses collaborateurs



Le professeur Dr. Friedrich Bergius dont les inventions ont révolutionné la chimie des matières premières

L'HOMME. Le professeur Friedrich Bergius, qui aura bientôt soixante ans, descend d'une vieille famille, originairement propriétaires fonciers en Poméranie, qui a donné un grand nombre de savants, de fonctionnaires et d'officiers. Par son père, qui possédait une fabrique de produits chimiques, il s'est trouvé dès sa jeunesse en étroit contact avec ses futurs travaux. Des études approfondies lui donnèrent ce savoir étendu qu'il a toujours su mettre au service des exigences de la pratique. Trait caractéristique, il s'installa dès 1910 un laboratoire pour ses propres recherches, s'étant aperçu que les installations de l'Université étaient insuffisantes. Au début de 1914 lui furent délivrés les premiers brevets pour son invention de la liquéfaction du charbon, et lorsqu'on lui décerna le Prix Nobel, cette invention fut comparée pour son importance à celle de l'azote récupéré de l'air. Le procédé qui n'avait encore été expérimenté qu'en laboratoire ne put, il est vrai, être utilisé pendant la Grande Guerre pour le ravitaillement en essence, mais les années de guerre et celles qui suivirent furent utilisées par l'inventeur et ses collaborateurs pour faire servir les résultats de laboratoire à l'organisation d'une technique pour la fabrication industrielle. La détresse des années de guerre a aussi attiré l'attention du Dr. Bergius sur le deuxième domaine où il a acquis une nouvelle célébrité, celui de la saccharification du bois. Il s'était mis à étudier le problème en 1916 et 12 ans plus tard, la technique du procédé était mise au point. Nouvel exemple de l'étroit contact entre la science et les nécessités pratiques qui caractérise l'œuvre du grand chimiste.

Bergius incarne le type du savant allemand moderne qui a succédé au type de savant étranger aux nécessités de la vie pratique et confiné dans ses recherches théoriques. Non seulement l'histoire, mais l'expérience personnelle avaient enseigné à Bergius qu'il ne suffisait pas d'éclaircir le côté scientifique des problèmes. Que de précieuses inventions allemandes ont été ainsi exploitées par l'étranger et furent perdues sur le moment pour le peuple allemand! Cette amère vérité a amené le professeur Bergius, non seulement à poursuivre ses recherches scientifiques, assisté par des collaborateurs expérimentés, mais à lutter pour réaliser pratiquement ses inventions, suivant leur développement depuis le brevet jusqu'à l'organisation industrielle de grand style. Grâce à cet heureux mariage de qualités, l'inventeur est devenu son propre organisateur, son propre entrepreneur. Il suit avec le même intérêt et en toute connaissance de cause, l'établissement des plans de construction de nouvelles installations industrielles, les tractations en vue de fonder une nouvelle société pour l'utilisation de ses procédés, que les travaux dans ses laboratoires où mûrissent dans le silence les nouvelles inventions



Le prof. Wolfgang Liebeneiner, le jeune chef de production de l'UFA, parle du travail de l'acteur et du film allemand de nos jours. Il a réalisé sur l'écran, outre des scénarios d'amusantes comédies (Le mari exemplaire; Ne me promets rien) des films historiques et politiques qui ont laissé une profonde impression (p. ex. Bismarck)

A gauche: « Un jour sur la Havel ». La réunion organisée sous cette devise a fait voir, entre autres, aux participants, Sans-Souci, résidence princière de Frédéric le Grand, avec son beau parc bien entretenu

La visite d'expositions permet aux étudiants étrangers de se faire une idée de la peinture et de la sculpture allemandes de nos jours. — La photo ci-dessous a été prise à Salzbourg durant les « Journées de l'art allemand »



Le rendez-vous des étudiants étrangers

Le Club Humboldt à Berlin et les buts qu'il poursuit



Un hôpital militaire allemand, cadre exceptionnel pour des danses et chants populaires bulgares. Les soldats blessés sont reconnaissants aux étudiants bulgares d'avoir interrompu la monotonie de leurs journées et écoutent avec le plus vif intérêt. La vie rurale, la joie de vivre du peuple bulgare sont venues leur parler



La cantatrice slovaque Cesanyi Danihel chante à une soirée nationale du groupe d'étudiants de son pays



Le Dr. Scheel, chef des étudiants allemands et «Gauléiter», remet la Présidence d'honneur du Club Humboldt au Dr. Gmelin. Cette cérémonie solennelle a eu lieu en mai 1943, lors d'une réception de chefs d'organisation d'étudiants étrangers

A gauche: La salle des fêtes de la Maison Humboldt, d'un goût achevé, un soir de réunion

En bas: Dans la suite variée des danses ne devait pas manquer non plus une danse mexicaine, exécutée par un couple espagnol. Ainsi défilent, l'un après l'autre, les pays avec leurs danses sous l'œil du spectateur



« Fête des nations » était la devise de cette manifestation où cet étudiant roumain s'est produit comme danseur dans le costume national richement brodé

Photos: Archives du Club Humboldt (6), Atlantik (2), Scherl (1)

Le Club Humboldt, qui est l'association de l'Université de Berlin où se retrouvent étudiants allemands et étrangers, a été nommé ainsi en mémoire d'Alexandre von Humboldt, le grand savant du 19^e siècle. Le but que s'est proposé le Club Humboldt est de cultiver et d'approfondir les rapports culturels entre les États. Il organise plusieurs fois par mois, des réunions où ses membres venus de l'étranger peuvent se faire une idée du patrimoine culturel de l'Allemagne, de la conception que l'Allemand se fait de la vie, et aussi de la vie économique et politique du Reich. Le Club organise en outre, des soirées nationales où les étudiants étrangers donnent à ceux d'autres pays, souvent avec la collaboration d'artistes réputés, une image des caractéristiques ethniques de leur nation. Les jeunes gens ne vont pas seulement au club pour y entendre des conférences sérieuses et instructives, ils s'y réunissent aussi l'après-midi pour y deviser en prenant le thé et assister à des manifestations intéressantes



Comment Inge vint à la Campagne



Parmi les nombreuses tâches que la Prévoyance nationale-socialiste a dû maîtriser durant la guerre, il faut citer celle qui consiste à organiser l'envoi d'enfants à la campagne. Depuis 1940 cette organisation s'est puissamment développée. De nombreuses centaines de mille enfants ont déjà profité de son institution et trouvé repos et santé à la campagne. On a songé, en première ligne aux garçons et fillettes des contrées menacées spécialement par la guerre aérienne. — Dans toutes les régions de l'Allemagne et aussi à l'étranger, dans les stations balnéaires et climatiques, dans la plaine et à la montagne, des centres de vacances, des hôtels etc. sont mis à la disposition de ce petit monde qui a besoin de repos. De belles pièces ensoleillées une bonne nourriture, le jeu et le sport contribuent à embellir et rendre profitable le séjour et à faire oublier aux enfants l'absence prolongée loin du foyer et des parents

En haut: Sur une petite colline, au milieu d'un jardin en fleurs est située la maison qui, pour un temps, sera le foyer de ces fillettes

A gauche: Le facteur est venu. La joie et l'espoir se peignent sur les visages. Si beau que soit le nouveau milieu, une lettre de maman ou de papa réjouit toujours le cœur

A droite: Pesée et trouvée trop légère. Mais la bonne nourriture et le bon air donneront bientôt du poids



Encore une belle journée qui se termine. En bavardant, les enfants prennent le repas du soir, nourriture substantielle, servie sur une table ornée de fleurs



Photos Soltmann (Witzleben & Peters)

« L'à-haut, sur la montagne... » Avec cette joyeuse mélodie, « l'orchestre » de la maison clôt aimablement la journée. — En bas: L'école ne semble plus si rébarbative, car dans un jardin ensoleillé les pensées viennent toutes seules



Et maintenant, bonne nuit! La directrice du camp doit se pencher sur chaque lit, autrement ses pupilles ne pourraient, semble-t-il, s'endormir

RENZ

Harms, Bettina et Renz, trois personnes que liaient solidement leur amour passionné pour le cirque... jusqu'au moment où leur amour pour Bettina sépara les deux hommes (Paul Klinger, Angelika Hauff, René Deltgen)



Quand on demandait à un artiste, dans les années quatre-vingts, quel était son plus vif désir, il répondait inmanquablement : Entrer chez Renz! Ernst Renz enthousiasmait alors non seulement les gens du métier, mais toute la population de Berlin. On l'appelait le « triomphateur du manège », « le roi du cirque » et autres appellations pompeuses. Et cela non seulement parce qu'il avait fini par posséder cinq établissements et avait amassé des millions, mais parce qu'il était le rénovateur du véritable grand art du cirque. C'était son mérite d'avoir enlevé au cirque l'arrière-goût de charlatanerie. La carrière de Renz fut fantastique, mais ce qui touchait, semble-t-il, au merveilleux, était seulement le résultat d'un travail incessant, d'une initiative créatrice et d'un effort opiniâtre qu'aucun revers ne pouvait abattre. Renz avait réussi, grâce à une énergie de fer, à surmonter de pénibles débuts, et, en 1846, il faisait avec 20 chevaux son entrée à Berlin, la ville de ses rêves. — La concurrence était grande. Notamment celle que lui faisait la troupe française Déjean. Elle était installée dans un bâtiment massif pouvant contenir 3000 personnes alors que Renz devait se contenter d'un cirque ouvert et primitif. Mais lorsqu'il eût inventé la tente pratique, ses progrès furent rapides. Ses merveilleux dressages de chevaux, l'art consommé d'équitation dont il offrait des exemples lui eurent vite conquis le cœur des Berlinoises. Déjean fut délaissé et après une lutte de concurrence acharnée, Renz s'installa dans l'établissement de Déjean. A partir de ce moment, ce fut le succès foudroyant. Il était de bon ton pour le public élégant de se rendre chez Renz. Le régisseur Arthur Maria Rabenalt a cherché à rendre par le film l'atmosphère de la vie de cirque et la carrière fulgurante d'Ernst Renz. — Un film de la Terra, « Cirque Renz », ressuscite à nos yeux ce monde brillant où l'on travaille durement

Tels furent les débuts. Ils se produisaient dans les foires et les fêtes de sociétés de tir. Les recettes suffisaient parfois à peine à acheter du pain sec. (Angelika Hauff dans une scène de danse). En bas: Les débuts devant le public de Berlin. Au milieu de la représentation une chaude pluie de mai mit en fuite les spectateurs. Pourtant ce fut un succès. On commença à s'intéresser pour Renz et ses beaux dressages de chevaux



CONQUIERT BERLIN

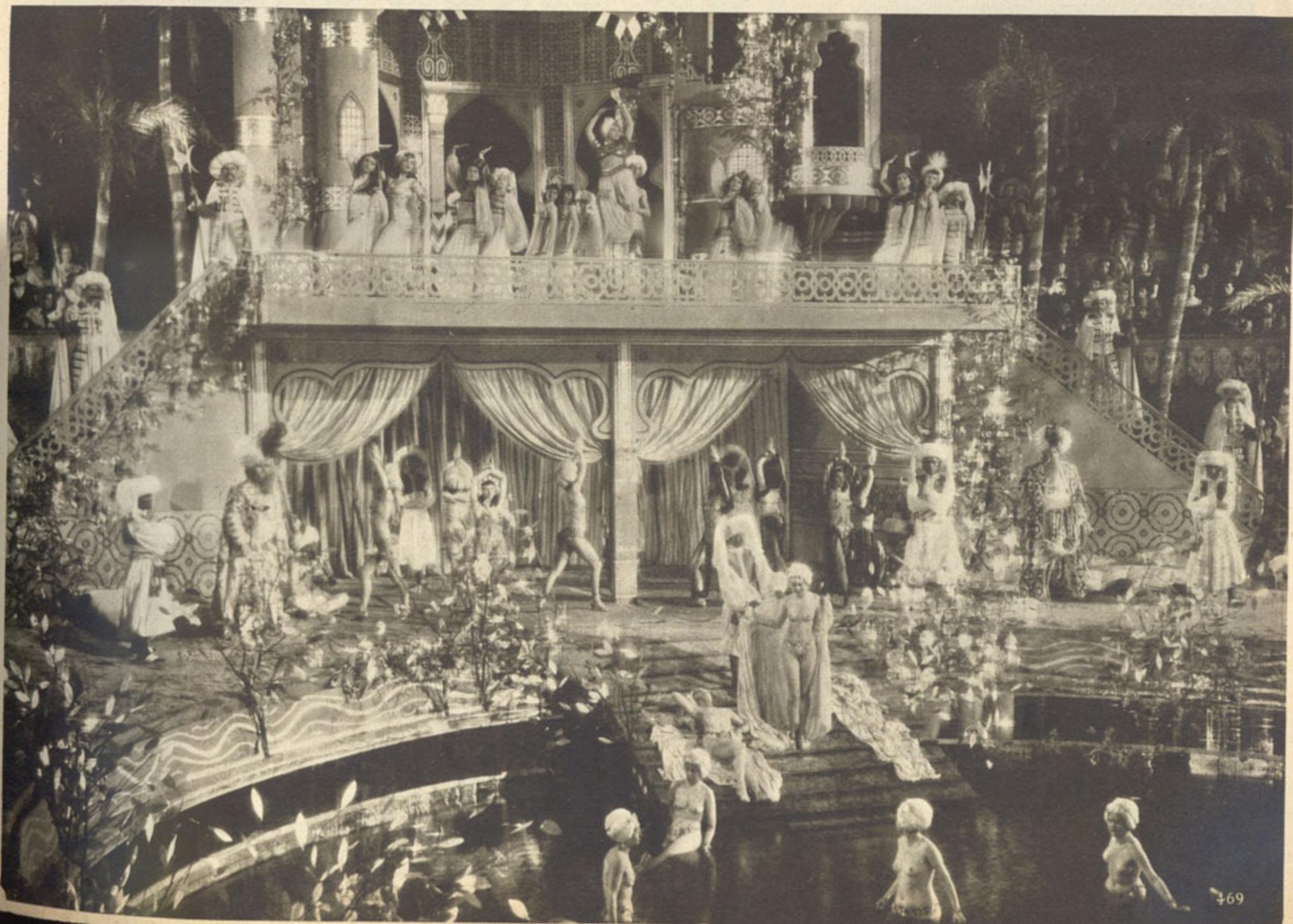
Photos: Terra (W. Schultze)

L'opinion était partagée entre les deux concurrents: on était pour Renz ou pour Déjean (Scène devant le Café Kranzler en 1848. reconstituée d'après une vieille gravure)



Entretemps, Renz travaillait sans relâche à perfectionner son établissement. Il fit un grand progrès en inventant la tente fermée pour le cirque, bien qu'une tempête la détruisit la première fois (Renz — René Deltgen — essaie de braver la tempête)

Au sommet de sa gloire, Renz, qui s'était installé dans le cirque de Déjean, offrit en fin de programme, nouveauté risquée pour l'époque, une magnifique pantomime sur l'eau, accueillie avec un enthousiasme délirant par les spectateurs





**EPROUVÉ
PARTOUT**

JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A. - G.

Chasse aux bandes dans les marais de la forêt vierge

Six jours de poursuite / Pénible marche à travers l'enfer de verdure

PK Des symptômes se multipliaient indiquant que, dans le voisinage de notre point d'appui, une bande bolchévique faisait des siennes. Tantôt ici tantôt là, les bandits attaquaient les villages où ils savaient qu'il n'y avait pas de soldats allemands. Dès la première nouvelle de l'apparition de cette bande, des détachements avaient été envoyés pour cerner les bandits et les anéantir. Mais, comme les carnassiers, les bolchévistes se terraient de longs jours, après chaque entreprise dans leurs mystérieux repaires. Puis soudain, ils reparaissaient sur un autre point. Il était impossible de découvrir le gros de la bande.

Pour les hommes de l'unité de la Luftwaffe commandés pour faire la chasse aux bandits, ce furent de dures journées de privations. Du matin jusqu'au soir, ils fouillaient forêt et marais. Parfois ils désespéraient eux-mêmes de réussir quand, après avoir en vain pataugé une fois de plus dans les immenses marécages, s'être battus tout le jour contre les infâmes essaims de moustiques, ils devaient, n'ayant rien trouvé, passer la nuit dans quelque hutte de paysan infestée de punaises.

Une fois de plus, la forêt s'écarta soudain devant eux, laissant apercevoir sept ou huit cabanes délabrées, qui semblaient mortes et vides sous la lumière du soleil couchant. Le lieutenant qui commandait le détachement avait ordonné, pour éviter de tomber dans une embuscade, que l'on fouillerait très soigneusement chaque cabane l'une après l'autre. C'est ce qu'on fit, avec les précautions d'usage. Mais quand on s'approcha de la plus grande des cabanes, on en trouva la lourde porte fermée. On eut beau frapper, rien ne bougeait. Les hommes cognèrent encore plus fortement contre les ais. Soudain, ils perçurent un bruit à l'intérieur. Des pas qui se rapprochaient de la porte qu'une vieille femme ouvrit. Au même moment, on entendit derrière la maison toute une fusillade. Quatre bolchévistes avaient fait en même temps partir leurs pistolets automatiques. Bien que les nôtres se fussent mis immédiatement à la poursuite des quatre bandits, ceux-ci réussirent à disparaître dans la forêt prochaine. Seule la vieille fut faite prisonnière. En trois groupes, le détachement poursuivit son chemin pour rester sur les talons des bandits. A la file indienne, à peu d'intervalle l'un derrière l'autre, nos hommes, avec leurs manteaux d'un brun vert qui les camouflait et rendait difficile de les distinguer des troncs d'arbres, s'essouffèrent durant de longues heures à parcourir les marais. Les visages gonflés par d'innombrables piqûres de moustiques, et cou-



verts de pustules. L'air suffocant, lourd d'une odeur de vase, n'était rafraîchi par aucune brise, et faisait ruisseler la sueur de tous les pores. Il devenait toujours plus difficile de respirer, les poumons haletaient. Et on ne voyait encore aucune fin à cette chasse.

Le pire, ce fut la nuit. Harassés de fatigue, torturés par la soif, les hommes se laissèrent tomber sur la terre humide. Mais le sommeil ne leur apporta nul réconfort. La chaleur lourde et les myriades d'insectes voraces ne leur laissèrent aucun repos. Le lendemain matin, ils reprirent donc leur marche courbaturés et mal éveillés. A l'effort presque surhumain de cette marche à travers cette infernale forêt marécageuse, s'ajoutait encore le danger permanent d'être attaqué par l'ennemi. Les pistolets automatiques et les carabines toujours prêts à tirer dans les mains qui poissaient de sueur, les grenades à main au ceinturon ou dans la tige de la botte, dans les poches du pantalon des grenades à main ovales. Mais autour d'eux tout restait calme. Le seul bruit qui animait le monotone silence de la forêt était celui de leurs pas sur le sol mouillé. Si les bandits étaient brusquement sortis du taillis de bouleaux, les

hommes auraient éprouvé cette attaque comme une délivrance. Ils ne craignaient pas le combat, pourvu que prit fin décidément cette poursuite interminable à travers la broussaille impénétrable des bouleaux, des peupliers et des aulnes dont les branches s'enchevêtraient obstinément.

Le troisième jour, ils trouvèrent un emplacement où les bolchévistes avaient fait halte. Il ne fallait pas s'arrêter une minute, et continuer le chemin, mais cette fois avec la plus grande prudence. A tout moment, en effet, ils pourraient rencontrer les bandits. Derrière chaque tronc d'arbre, chaque buisson la mort pouvait être aux aguets. Partout pouvait se dresser l'embuscade,

car il était fort improbable que les bolchévistes les attaquaient ouvertement. Embûches, ruse, trahison et brutalité, ce sont les plus fortes armes des bandes bolchéviques, qui cherchent à semer le trouble, à créer



PK dessins du correspondant de guerre Ellgaard

l'insécurité à l'arrière du front allemand. Cela dura encore jusqu'au crépuscule. Puis, soudain, en franchissant une petite clairière, ils furent enfin accueillis par le feu meurtrier de mitrailleuses. Peut-être que les bandits, se fiant à leur supériorité numérique, voulaient tenter le combat ouvert, ou peut-être, et c'est plus probable, étaient-ils à bout de force, sans vivres, et ne savaient plus d'autre moyen de se tirer d'affaire. Ils luttèrent sauvagement, avec une obstination de bête féroce, pour défendre leur vie. Tout moyen leur était bon. Avec de longs poignards effilés, des barres de fer, se servant aussi de pistolets et de grenades à main, ils combattaient. Les soldats de la Luftwaffe ne remar-

quèrent que plus tard, en pansant leurs blessés, que les bandits avaient tiré avec leurs pistolets automatiques des projectiles explosifs qui font des blessures spécialement graves.

Finalement, les bandits furent encerclés. Aucun ne put échapper. Les combats individuels durèrent des heures, mais toute la bande fut enfin anéantie.

Quand, dans le crépuscule, les Allemands prirent le chemin du retour, ils portaient huit blessés sur des

brancards improvisés avec des branches de bouleau. C'étaient les victimes de ce combat qui enleva à une vaste contrée la menace permanente et l'insécurité.

« Oui, oui! ces aviateurs! »

soupir poussé par un fantassin et qu'interprète le correspondant de guerre Jürgen Clausen

PK « Oui, oui, ces aviateurs! » — La façon dont l'homme avait prononcé ces paroles laissait percer un sentiment d'envieuse admiration. Ce fantassin qui nous parlait dans son calme dialecte hambourgeois du service pénible que doivent faire les hommes de l'infanterie dans ce coin perdu sur la côte de la Manche, voulait exprimer discrètement, par ces derniers mots que les aviateurs ont un sort meilleur. C'est pourquoi nous avons voulu voir ce qui se cache derrière la vie apparente de nos chasseurs, examiner attentivement cette existence et la voir non seulement sous l'aspect glorieux de la victoire, mais dans la lutte quotidienne. Promenons-nous donc un peu sur un terrain d'aviation de nos chasseurs. Il fait beau, cependant tous les pilotes portent des vêtements chauds comme si l'on était en hiver, et, par dessus, le gilet de sauvetage. Nous les voyons rarement vêtus autrement, car le pilote doit être prêt à starter dès le lever du soleil, et le rester jusqu'au crépuscule. Les différences de température au sol et dans les hauteurs où le chasseur combat et cherche sa proie, est souvent de 60 degrés. Et en quelques minutes sa puissante machine le lance de la chaleur torride qui règne sur le terrain d'aviation dans le froid glacial, le froid polaire entre 8000 et 12.000 mètres d'altitude.

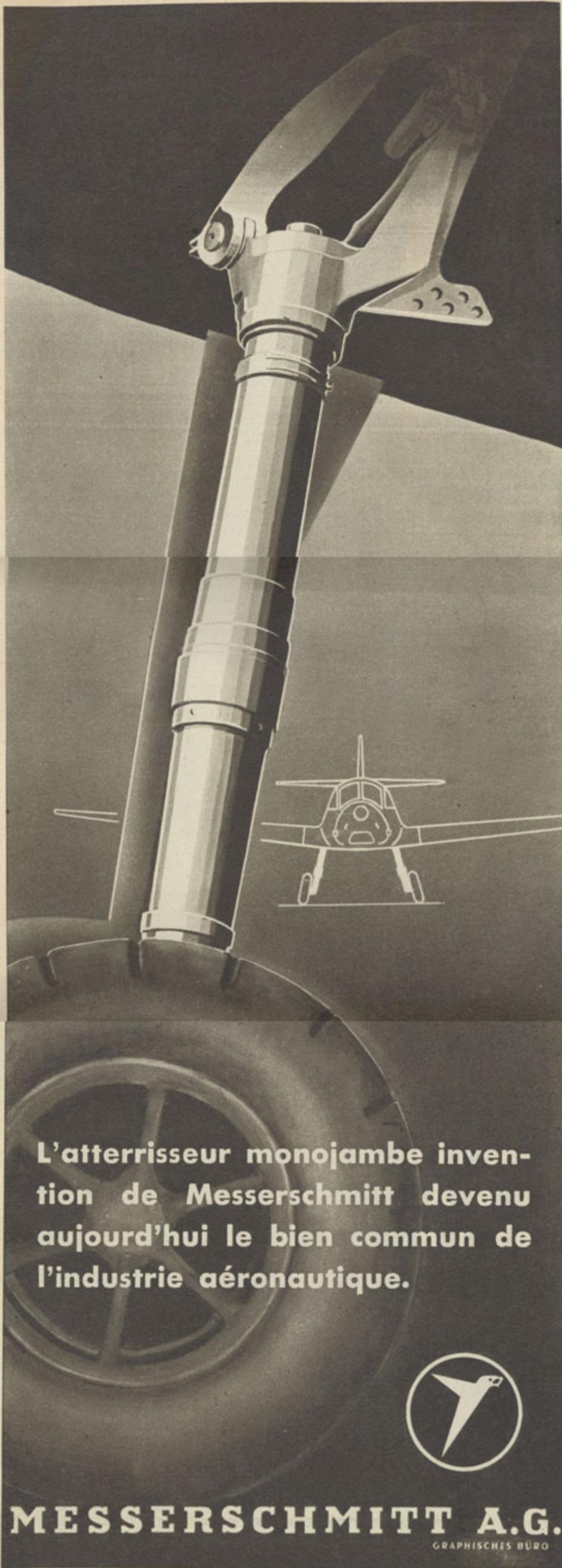
Examinons le cours normal de sa journée. D'abord, le pilote ne doit jamais s'éloigner de sa machine, afin de pouvoir être dans l'air trois minutes au plus tard après l'ordre de décoller. Et que signifie « disponibilité assise? » Cela veut dire que le pilote doit rester assis dans sa machine pour pouvoir starter en quelques secondes, et non plus en trois minutes. Avec les vitesses fantastiques qu'atteignent les avions de chasse moderne, décoller 30 secondes plus tôt ou plus tard peut avoir une importance décisive. Donc, le chasseur est assis et attend. Cela coûte des nerfs, il vibrent douloureusement sous l'effet de l'imagination et dans l'attente du combat qu'il attend avec impatience et dont il s'en représente déjà les phases. Et si l'ordre de partir ne vient pas, si l'on décommande la « disponibilité assise », après une attente plus ou moins longue,

ce n'est plus un homme frais et dispos qui descend de la machine, mais un être dont l'organisme et le mécanisme psychique ont subi une forte tension, bien qu'en réalité il ne se soit rien passé. Le voilà maintenant étendu sur sa chaise de repos, ou avalant rapidement son repas, car souvent il faut s'en aller au moment où l'on allait avaler la première bouchée. Et pendant que les pilotes mangent, ils suivent avec une attention concentrée ce que leur mugit le haut-parleur qui, à brefs intervalles leur communique les nouvelles données pour leur orientation par le poste de commandement. Ils attendent que l'adversaire s'approche de leur propre secteur de combat, se demandent si l'approche n'est pas seulement une feinte, s'il ne changera pas brusquement de direction et veut seulement attirer nos chasseurs afin de pouvoir revenir avec ses bombardiers quand nous devrons refaire le plein d'essence. Et ils attendent.

Mais, soudain, leur attention redouble. Le haut-parleur recommence avec ces bruits d'abord inarticulés, comme quelqu'un qui se désenroue la voix avant de commencer à parler. Puis vient le mot qui les électrise: Start! En courant vers la machine, l'oreille et la mémoire enregistrent les ordres et instructions qui suivent: position, altitude, direction du vol et effectif de l'ennemi. Quelques minutes plus tard, ils sont groupés en formation au-dessus du terrain et, dans un furieux vrombissement, ils s'élancent comme des flèches en direction de l'ennemi.

L'heure du chasseur a sonné. L'oreille entend au microphone les ordres et les questions, les lèvres s'ouvrent pour répondre, cependant que l'œil scrute l'immense espace du firmament, épiait chaque nuage, chaque brume. Un vrai chasseur doit avoir l'œil partout, devant et derrière. Enfin, voici l'ennemi! Alors dans un hurlement du moteur, le chasseur s'élançait au duel traversé d'éclairs, avec cette impétuosité, ce cran qui jadis était le propre de la cavalerie dans les formidables attaques. Mais peut-être, et c'est le plus souvent le cas, une puissante armada de quadrimoteurs, entourée de nombreux Spitfires, s'avance dans

Suite page 479



L'atterrisseur monojambe invention de Messerschmitt devenu aujourd'hui le bien commun de l'industrie aéronautique.



MESSERSCHMITT A.G.
GRAPHISCHES BÜRO

Anciens et jeunes aviateurs sur le Kouban

Extraits du Journal d'un stuka / Par Dr. Kurt Honolka, correspondant de guerre

Tête de pont du Kouban, front de défense

PK **D**éjà depuis des mois ils survolent la tête de pont sur le Kouban, et ce petit morceau de terre entre la Mer d'Azov et la Mer Noire est devenu « leur » front. Ils connaissent chaque repli de ce petit coin de terre, si riche en contrastes, et qui est devenu la mesure et la règle de leur vie d'aviateur. Les lagunes au nord, solitude pleine de lacs et de marécages, puis le cours sinueux du Kouban, le paysage lunaire et dévasté au sud de la rivière, où, entre les ruines de misérables villages et la bande noire formée par les entonnoirs et les cratères, toute vie semble éteinte. Enfin, les crêtes et sommets boisés autour de Novorossijsk, dont la claire verdure rappelle les paysages allemands. Et le vaste miroir bleu de la Mer Noire, avec le détroit de Kertsch d'un vert émeraude. D'un seul regard, ils peuvent embrasser de là-haut toute l'étendue du front. Spectacle enchanteur. Mais ce front est aussi en un point toujours le même: dures y sont les missions. Les objectifs hérissés de D.C.A., signes d'une guerre de position où chaque mètre est chaudement disputé. Et puis les chasseurs ennemis.

Tel est le front où, depuis de longs mois, se déchaîne toujours de nouveau une lutte défensive des plus difficiles où nos stukas ne sont pas moins engagés que nos grenadiers dont ils sont les plus fidèles et les plus puissants auxiliaires.

Communauté dans le combat

Chaque arme imprime à l'homme son caractère. Le fantassin se comporte autrement que l'aviateur, mais les formations volantes, elles aussi, se distinguent entre elles par leur style de vie. « Nous sommes quelque chose d'intermédiaire entre le chasseur et le combattant », a dit un commandant de groupe, un jour que nous abordions ce sujet. C'est ce qu'il semble en effet. Il y a peu de points communs entre un brave Ju 87 et un Messerschmitt, rapide comme le vent. Et pourtant, que de traits communs ils ont! Aisément manœuvrable, mobile, et pour ainsi dire sportive, la machine est bien plus agile que le lourd avion de combat, elle peut mieux éviter le feu de la D.C.A. ou écouter dans le combat ses manœuvres de défense. Et cette rapidité foudroyante pour monter et descendre dans l'attaque en piqué! Tout se passe avec bien plus de légèreté, plus de soudaineté et pour ainsi dire moins solennellement qu'avec les aviateurs de combat pour lesquels le vol à l'ennemi est affaire de longue durée qui semble devoir être menée plus pondérément. L'Aviateur de stuka a donc un peu de cette légèreté qui, en apparence du moins, est le propre du chasseur. Ce qui distingue cependant l'homme du stuka du chasseur, c'est qu'il vole en formation et ne combat guère individuellement. Les formations de combat et de stukas sont des groupes ayant leur caractère à eux, et tous deux doivent montrer cette endurance dans la bravoure qui résulte du sentiment de l'infériorité vis-à-vis des forces ennemies, D.C.A. ou chasseurs, cette bravoure opiniâtre du « Quand même! »

Quand on parle de stukas, on songe toujours à la machine tombant à pic, symbole de l'audace de l'homme, d'une phase de combat concentrée en quelques brefs instants émouvants.

Mais ce n'est pas au fond l'essentiel. Certes, la résolution nécessaire pour se jeter dans le volcan de la D.C.A. qui crache le feu, dans la gerbe des projectiles à trace lumineuse, exige du pilote de stuka un effort de volonté, une maîtrise des nerfs analogues à l'effort que donne le grenadier au commandement: A l'assaut! Et l'effort physique, lui aussi, est grand. Mais il ne suffit pas d'avoir exécuté quelques vols contre l'ennemi, d'avoir attaqué en piqué plusieurs fois pour être considéré comme un aviateur de stukas éprouvé. Ce qu'il y a de vraiment admirable chez l'excellent aviateur de stuka, et ce que le grand public oublie, ébloui par la maestria du vol en piqué, c'est l'endurance opiniâtre que n'abat ni l'épuisement physique, ni la vue des camarades descendus, non plus que la conscience du danger chez le vieil aviateur expérimenté qui, pour la 500^e fois, vise l'objectif avec autant de sang-froid que la cinquième ou la cinquantième fois. C'est là l'autre aspect, moins saillant, du vol en stuka, la routine du 487^e ou 488^e vol à l'ennemi. Mais c'est là aussi sa vraie grandeur.

La vie des aviateurs

La conversation ne roule pas sur les dernières missions, mais sur les superbes transformations de notre foyer. Il est installé dans une maison de paysan qui a ceci de remarquable que l'on peut ouvrir les fenêtres et y respirer le bon air. Il est devenu presque élégant. Avec des enveloppes de paille découpées et effrangées on a fait des rideaux, le lustre est taillé dans morceaux de bois brut, l'abat-jour est une vieille carte de géographie. Et entre les missions on peut sommeiller devant la maison sur une terrasse ensolleillée, laisser le regard errer sur les vergers, des chaumières blanches des collines dénudées jusqu'à la mer dont l'éclat s'estompe au loin. Les officiers et les hommes se sont confortablement installés dans les abris. Les chambres ont été nettoyées, elles sont ornées d'images, les chemins ont été remis provisoirement en état. Tout le village s'est embelli depuis que le groupe de stukas y a fait son entrée. Nul ne sait combien de temps on restera là, peut-être longtemps, peut-être quelques jours seulement. Mais avec l'amour fanatique de l'ordre qui caractérise l'Allemand, le soldat cherche partout où il arrive, à améliorer, mettre un peu de propreté, de beauté, et à ressusciter l'atmosphère du pays dans l'endroit le plus désert à l'est. Parfois, lorsque nous voyons de notre stuka le fantassin dans ses trous creusés dans la terre, entre des ruines et des entonnoirs formés par des grenades, il nous vient à l'idée que notre sort est tout de même meilleur. Quand nous rentrons, un lit nous attend, une tente ou une chambre où nous nous sentons comme à la maison, où personne ne nous dérange, sauf les bombardiers qui, de temps en temps, apparaissent la nuit. Une des singularités de la vie de l'aviateur, c'est de passer brusquement de l'existence calme du cantonnement au plus chaud de la mêlée. Entre le moment où l'on jouissait paisiblement du moment, étendu sur sa chaise longue attendant l'ordre de partir, et l'instant où l'on se jette dans l'enfer de la D.C.A., tous les nerfs, tous les sens tendus, il se passe souvent à peine une demi-heure. Mais, comme aviateur, on réfléchit peu à la tension psychique de ce brusque changement.

Contre des bateaux

En ce moment le front est calme, mais pas pour les stukas. Presque chaque jour, il faut décoller, partir contre des positions de chars de combat, des rassemblements de



Georg Franz Merck

élève de Liebig et fils du fondateur des Usines de Produits Chimiques E. Merck, Darmstadt, découvre en 1848 la papavérine, dans les résidus de l'extraction de la morphine. La papavérine est après la morphine et la codéine, un des alcaloïdes les plus employés en médecine.

E. MERCK

D A R M S T A D T

Usine de Produits Chimiques . Fondées en 1827

Moteurs d'aviation
Automobiles
Motocyclettes

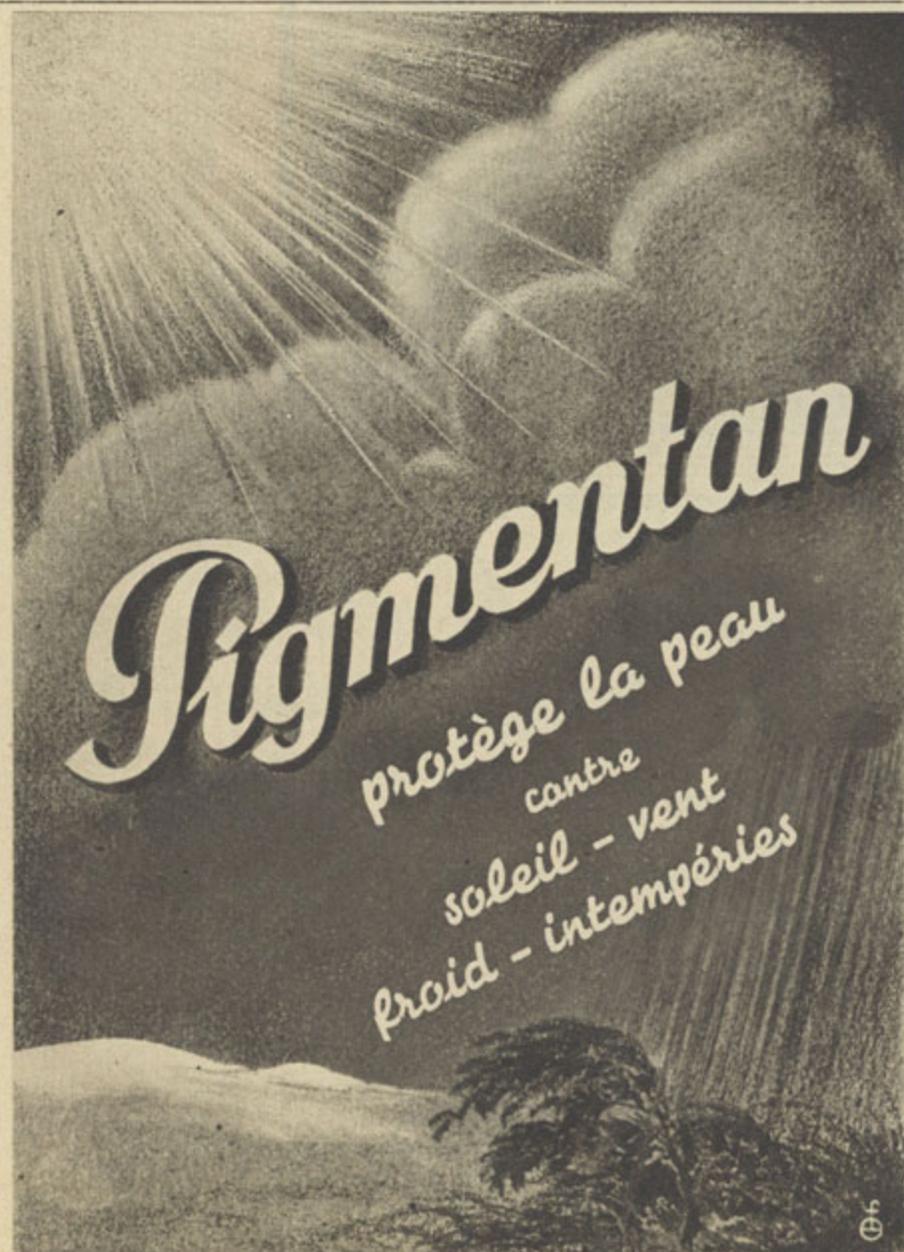


Dr. Schleussner

ADOX

FOTO

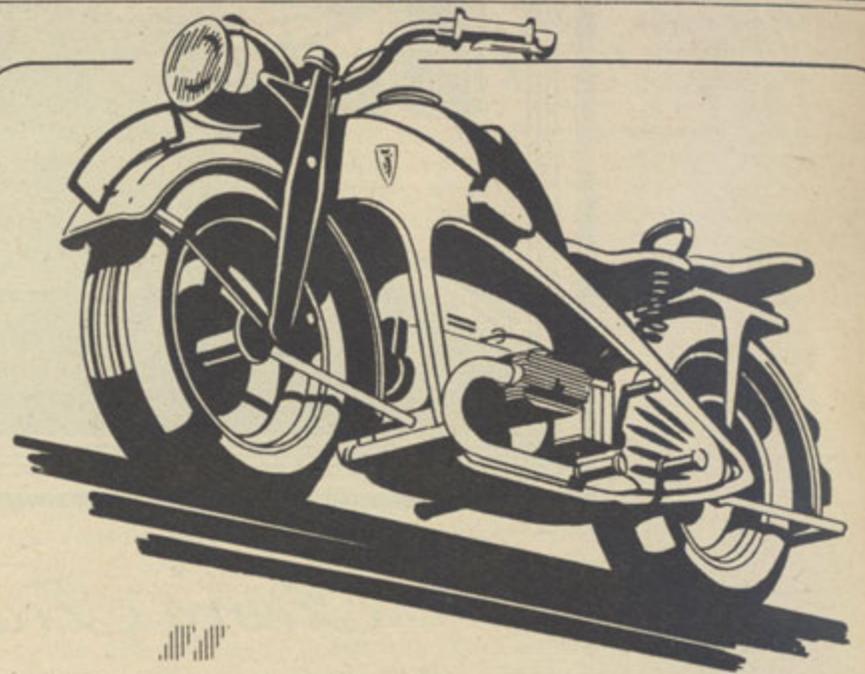
*La plus ancienne
fabrique photo-
chimique du monde*



Pigmentan

protège la peau
contre
soleil - vent
froid - intempéries

OBERMEYER & CO., HANAU AM MAIN



**Sécurité de
service absolue**



ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. NÜRNBERG

troupes, dans quelque village, ou dans une forêt, ou encore il faut attaquer des ponts ou des embarcadères. On trouve toujours des objectifs même quand pas un coup de feu ne part sur toute la ligne du front. On ne parle guère de la plupart de ces missions. Les innombrables et sournois petits nuages de la D.C.A., qui, chaque fois, fleurissent au ciel comme des fleurs grises et vénéneuses, et les immenses nuées de poussière, traversées d'éclairs qui, après l'attaque, pèsent sur l'objectif, ce sont là des spectacles d'une banalité quotidienne. Mais l'opération de ce matin comptera parmi les rares qui restent gravées dans la mémoire. Avec seize machines, gilets de sauvetage et canots pneumatiques sanglés au corps, nous étions loin au-dessus de l'immensité bleue de la mer. Nous apercevions avec une netteté plastique les contreforts du Caucase, Novorossijsk, au fond de sa baie étroite et, loin derrière le front, entre Gelendshik et Touapsé, nous aperçûmes le convoi, annoncé par un avion de reconnaissance, et que trahissait les lignes blanches de son sillage. Quatre transporteurs et deux navires de guerre comme accompagnement. De là-haut, les bateaux nous paraissaient minuscules, plus petits qu'une brosse dans une baignoire. Pourrait-on toucher avec les bombes ces minces traits sur l'eau? Secondes de haute tension quand le commandant du groupe piqua. Une machine après l'autre le suivit. De telles secondes se passent comme dans une ivresse où, cependant, tous les sens sont en éveil. Pendant que nous fonçons, les chasseurs soviétiques tiraillent contre nos avions de protection, virevolant en combats acharnés. Puis les rubans gris et colorés de la D.C.A. légère flottent autour de nos moteurs et de nos ailes, les projectiles des grosses pièces font de gros points noirs. Suit le spectacle fantastique de fontaines d'eau jaillissantes, les panaches immenses de fumées qui montent dans le ciel des bateaux atteints, et la poupe d'un transporteur qui sombre en sifflant. Sur le retour, de nouveaux combats avec des chasseurs qui nous poursuivent. D'autant plus profonde est la joie du grand succès. Sur six bateaux, nous en avons coulé deux, deux autres sont endommagés, et toutes les machines, malgré quelques égratignures, sont bien rentrées au port. Le lendemain, nous écoutions avec satisfaction à la radio ce que le communiqué racontait de notre opération.

Les anciens et les jeunes

C'est la personnalité du commandant de groupe qui donne à la communauté son style et son cran. Lui qui vole à la tête du groupe, trouve l'objectif et introduit l'attaque, qui s'intéresse aux mille choses qui émeuvent l'aviateur, sera aussi l'âme de la troupe. C'est un des rares anciens du groupe, dont il est effectivement l'âme. Mais où sont-ils restés ceux qui nous accompagnaient jadis en France, en Grèce, en Crète, en Afrique? ... Tombés, disparus, nommés à une autre formation. Des tous vieux, il n'y en a plus qu'un seul. Petit Jean, c'est-à-dire le lieutenant von Bergen, est Chevalier de la Croix de Fer. Il a déjà fait la campagne de Pologne avec le groupe, tour inébranlable dans le combat, exemple pour la jeunesse avec ses manières calmes de bon camarade, passé maître dans l'art de voler après quatre cents missions à l'ennemi. Cette poignée d'anciens qui volent maintenant avec nous sur le Kouban, il n'y a pas bien longtemps encore qu'ils étaient pour lui des bleus. Par exemple Beppo, « le petit » avec son visage brun de garçonnet et l'aimable gaité de l'homme de la Marche de l'Est; puis Hannes, qui remplit avec le sérieux et le soin consciencieux d'un Allemand du nord ses nouvelles fonctions de capitaine d'escadrille, comme si l'issue de la guerre en dépendait. L'adjudant Kr. et l'adjudant-chef Fl., les vieux briscards. Les autres, ce sont des jeunes qui n'ont vu le baptême du feu qu'à l'est. Que de fois « petit Jean » a vu arriver des bleus, qui se formaient puis disparaissaient. Et ces sous-lieutenants de vingt ans, ces sous-officiers qui exécutaient leur premier vol à l'ennemi avec la formation et devaient encaisser d'abord mainte critique, essuyer maint suif, et qui, peu à peu, tenaient solidement leur rang, bons aviateurs et soldats, dans la communauté et la camaraderie des aviateurs de stukas. Sans cesse se renouvelle et qui, peu à peu, tenaient solidement ne cesse cet élan de jeune enthousiasme dans la communauté et la camaraderie des ces jeunes ont déjà leurs deux cents vols derrière eux. Combien de temps cela durera-t-il et le jeune enthousiasme qui remplit toujours les rangs. Maintenant, quand il est de service de start, et le sous-lieutenant S. qui, avec ses vingt ans porte la responsabilité d'un capitaine d'escadrille, et tant d'autres encore, pourront se compter au nombre des anciens? Quand « petit Jean » parlera des batailles aériennes des jours anciens, ses paroles sembleront l'écho d'une légende des temps reculés et ils transmettront le flambeau.

Journées de grands combats

Voici revenues les grandes journées où les machines en trois, quatre longues vagues, roulent vers le start, où les énormes nuages de poussière, marquant le rythme de l'heure, couvrent la piste, où des centaines de stukas, et même plus, sont suspendues au-dessus de l'objectif comme un funeste essai de frelons. Images enthousiasmantes, quand les stukas donnent en masse. Depuis trois jours, sur les quelques kilomètres carrés, à l'ouest de Krimskaja, paysage de collines dévastées, au sol bouleversé par des milliers de grenades et de bombes, le diable est de nouveau déchainé.

Les bolchévistes ont fait une trouée avec 120 chars de combat puis ont été repoussés, et maintenant, la ligne bleue qui, sur nos cartes, marque le front, oscille chaque jour comme un diagramme de fièvre, sans pouvoir s'apaiser. Avec tous ses chars et ses divisions, l'ennemi ne combat plus que pour s'emparer de pauvres ruines de village ou d'une hauteur, mais il le fait avec un tel acharnement, comme si cette mince bande de terre morte allait apporter la décision de la guerre. Des positions où se groupe l'ennemi avant l'attaque, des chars, des concentrations de troupes, un village détruit, mais rempli de bolchévistes, une gorge étroite où des chars camouflés se préparent à attaquer, tels sont les objectifs dont l'importance est décelée déjà par le feu violent et massif des batteries de D.C.A. et les masses de chasseurs ennemis qui nous attendent presque à chaque attaque. Il semble parfois que l'on ne pourra sortir indemne de cet enfer, mais nous avons eu de la chance jusqu'à présent. Rencontrer la mort, tous les jours à l'affût, est devenu une routine et fait partie du métier. Quand au milieu d'une partie de cartes, l'ordre de partir est donné, personne ne se lève plus brusquement, on dépose tranquillement ses cartes et l'on dit: « Nous continuerons après. » Et quand quinze, vingt chasseurs soviétiques se sont attachés aux troupes de la formation, « petit Jean » dit ensuite avec calme: « Nous avons une forte protection soviétique aujourd'hui! » Le soir, recru de fatigue, on se laisse choir sur le lit et les images d'ombres grises portant étoiles soviétiques, de gigantesques nuages de fumée dansent encore devant les yeux fatigués. Mais qu'importent l'épuisement et l'effort dans ces journées de grands combats, dont le rythme avive les sens, accroît l'énergie, comme une ivresse. On est trop passionné pour le sort de ce petit front flottant là-bas.

ARADO

un
maillon
important



de la chaîne
des

constructions aéronautiques
allemandes

Sort d'aviateur

A peine les machines avaient-elles atterri, le bref rapport obligatoire avec les équipages terminés, Hannes s'élança vers le téléphone et c'est à peine si sa voix vibra un peu sous l'effet des paroles qu'il venait d'entendre, quand il dit: « Petit Jean, tiens-toi bien! le commandant est tombé! » Oui, c'était là une chose qu'aucun des aviateurs, muets et bouleversés, qui se trouvaient réunis dans la baraque abritant le poste de commandement, ne pouvait encore saisir, bien qu'ils l'eussent vue de leurs propres yeux. Le sous-lieutenant A. qui volait derrière le commandant, était encore celui qui l'avait le mieux observé. Pendant la chute, une sorte de voile blanc, la substance de refroidissement, avait jailli de la machine du capitaine, puis un parachute s'en était détaché à faible hauteur. Puis le stuka avait percuté au sol, et une longue flamme avait marqué la fin du drame qui s'était déroulé rapidement, impitoyablement sous les yeux de tous. Personne n'osait dire si c'avait été le commandant ou son tirailleur de bord, qui avait sauté en parachute. Mais lui non plus ne revint

pas, car le parachute avait atterri en territoire ennemi. Deux bons camarades venaient de disparaître à la fois. Le commandant, l'énergie incarnée, l'âme de notre communauté de stukas, ne volerait jamais plus à la tête de la formation. On ne parla pas beaucoup de l'évènement, car ce n'est pas dans les habitudes de l'aviateur d'exprimer en de tels moments ce que l'on éprouve quand, sous le soleil de juin, un frisson vous parcourt l'échine. Plus tard, nous étions au-dessus de quelque ruine de village, suspendus au milieu des gerbes de feu de la D.C.A. Petit Jean conduisait le groupe. Une machine manquait dans la formation.

Nouveaux camarades

Quatre nouveaux équipages sont arrivés. Ils sont examinés d'un œil critique par les chefs et les camarades, mais il n'y a rien à redire à leur attitude. Comme il ressort de leurs papiers, ils ont tous eu une instruction complète. Aujourd'hui deux ont accompli leur premier vol avec nous. De nouveau quatre jeunes aviateurs ont reçu le baptême du feu sur le Kouban.

aérienne, soit avec nos jumelles, soit même à l'œil nu. Les récits des chasseurs, et les rapports concernant ce combat, ont arrondi l'image de cette journée, de ces engagements au-dessus de l'Atlantique, couronnés de si glorieux succès pour l'aviation de chasse allemande. Le commandant de groupe, commandant Egon Mayer, décoré de la Feuille de Chêne, descendit dans ces combats son 64ème et son 65ème avion. D'abord, en offensive rasante, il s'attaqua à deux Boeings qu'il descendit. Puis il se mit à la poursuite d'un autre appartenant à une autre formation. Le Fw ayant approché de tout près le quadrimoteur, les armes tonnèrent. Trois membres de l'équipage sautèrent et leurs parachutes pendillaient dans l'azur. Après une nouvelle attaque, d'autres membres de l'équipage s'élançèrent dans le vide. Une dernière salve lui donna le coup de grâce. Elle glissa sur l'aile gauche et, s'enflammant en touchant le sol, elle fut totalement détruite.

Quelques minutes plus tard, le commandant avait déjà sa 65ème victoire. Il s'était aussitôt mis aux trousses de la formation ennemie qui s'éloignait en toute hâte. Cette fois, toutes les attaques contre le Boeing furent exécutées en combat rapproché. Dès la deuxième approche, de gros morceaux de la carlingue et du revêtement volèrent en l'air. Un des moteurs ayant pris feu, trois hommes jugèrent préférable de descendre en parachute. Mais l'ennemi continuait toujours à se défendre opiniâtrément. Mais à force de virer, le bombardier finit par perdre toujours plus de la hauteur. Alors cinq autres hommes de l'équipage sautèrent. L'adversaire, descendant à pic, le Boeing se trouva bientôt au plus bas au-dessus de la côte. Le commandant ne tirait plus, mais observait attentivement la machine ennemie. Il ne s'était pas trompé en pensant que le pilote cherchait un endroit propice pour y opérer un atterrissage forcé.

L'Américain posa son avion sur la plage où il atterrit non sans casse. Avec la voiture, nous allâmes cueillir ceux qui pendaient à leur parachute. Nous rejoignîmes l'un d'eux près d'un bois. « Une vraie catastrophe! » Telles furent ses premières paroles.

Le lendemain, le communiqué allemand annonçait, comme résultat d'une journée et d'une nuit, la destruction de 57 bombardiers américains et anglais. Mais, au cours du jour suivant, ce chiffre fut rectifié. Il s'agissait de 63 avions ennemis détruits.

Ce fut une chaude journée

Par Oskar Peter Brandt, correspondant de guerre

PK Les pilotes se pressent autour de leur commandant de groupe. Le commandant, assis à la tête de la table, s'éponge le front. Lentement, les visages se détendent. On se serre la main. Quelques paroles échangées, ça et là: « Tu en as encore descendu un? Et toi? » « Notre benjamin a remporté sa première victoire. » Le jeune sous-officier rayonne de joie et de fierté. Les fortes armes défensives du quadrimoteur américain ont aussi atteint à plusieurs reprises son Fw 190, mais il ne s'est pas laissé démonter. Il a renouvelé les attaques jusqu'à ce que le grand bombardier dut amérir. Puis, avec la dernière goutte d'essence, il est rentré au port. Il vient de confirmer qu'il peut faire figure dans les rangs de ses camarades. Le commandant de groupe constate: 16 avions sûrement descendus. Témoignages oculaires indubitables. Tout a bien marché, cette fois encore. Et l'essentiel,

c'est que la grande formation ennemie n'a pu lancer une seule bombe sur terre. On les a interceptés déjà au-dessus de la mer, et on les a contraints de faire demi-tour, non sans les avoir fortement houspillés.

Une heure plus tard, le champ d'aviation est de nouveau calme et tranquille comme si rien n'avait été. Seuls les hommes chargés de l'entretien des machines ont fort à faire. Il faut faire le plein de carburant, recharger de munitions, et voir ce qu'il y aurait à réparer. Les pots de peinture circulent et les « mains d'artistes » sont à l'œuvre pour peindre sur l'empennage les gros traits qui marquent le nombre des derniers avions descendus. Notre benjamin reçoit aussi sur sa machine le premier trait. Tout épanoui, il regarde l'artiste faire et c'est le bon moment pour l'opérateur d'immortaliser l'instant sur la plaque. De la plage, nous avons pu suivre les péripéties de la rude bataille

Un siècle
de
photographie Voigtlander

The advertisement features a dark background with white text and two circular inset images. The top left image shows a woman in a dark, high-collared dress holding a large, vintage camera. The bottom right image shows a man in a light-colored shirt and dark vest, also holding a camera. The text 'Un siècle de photographie Voigtlander' is written in a stylized, white font across the center. The word 'photographie' is in a bold, sans-serif font, while 'Voigtlander' is in a large, elegant script font. The word 'de' is in a smaller, simple font between 'Un siècle' and 'Voigtlander'.

MÉDICAMENTS
AVEC LA



Croix Bayer

LA
MARQUE
DE
CONFIANCE



Une vieille marque photogra-
phique — Une pellicule moderne

nlb

*La pâte
dentifrice
moussant
agréablement*

QUEISSER & CO. K.-G.
HAMBURG 19



CREM

Ellocar

ELLOCAR G.M.B.H.
DUSSELDORF

Efasit

POUDRE



La poudre EFASIT est caractérisée par son effet agréablement rafraichissant, séchant, désinfectant et désodorant. On l'emploie pour les pieds blessés par la marche et les pieds brûlants ou en cas de pression et sensation de chaleur des pieds, transpiration excessive et éczema entre les orteils. La poudre EFASIT adoucit la peau et est un moyen préventif efficace contre les ampoules, cals et blessures de la peau.

Convient admirablement aussi comme poudre pour massages et le corps. Odeur agréablement rafraichissante.

En vente dans toutes les pharmacies, drogueries et magasins spéciaux.



CITROVANILLE

Pharmazeut. Präparate Otto & Co.

Citrovannille

OTTO & CO.

Kopfschmerz

OTTO & CO.

Préparations pharmaceutiques
réputées depuis des décades
pour leur bonne efficacité rapide
contre les
maux de tête
et
névralgies.

En vente dans les pharmacies

Otto & Co., Frankfurt a. Main Süd
Préparations pharmaceutiques et dentaires

Plutôt photgraphier moins souvent mais surtout avec une aussi bonne pellicule que la Panatomic de Kodak

Kodak



Panatomic
Film

Panchromatique
Extrêmement sensible · Anti-hallo

KHASANA

LyK

ARTICLES DE PARFUMERIE

PERI

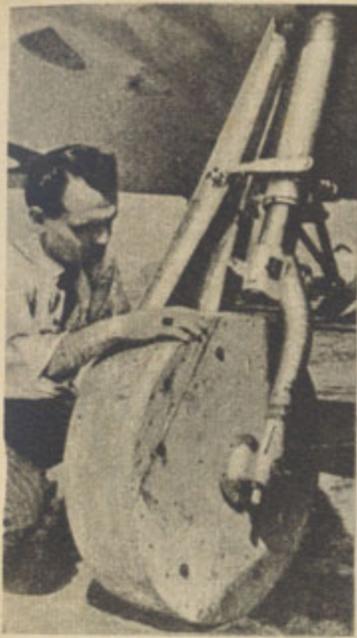
KHASANA

RÉPUTÉS DANS LE MONDE ENTIER

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A. M.

PERI



Sur pieds de bois

La pénurie de caoutchouc contraint les Américains à faire de sévères économies. Voici une photo parue le 19 mars 1943 dans la revue américaine "Aeroplane". On y voit que l'avion de chasse Mustang, "North American P-51", est muni de roues en bois pour les exercices à terre jusqu'au premier vol

Photo de l'étranger (Scherl)

« Oui, oui! ces aviateurs! »

Suite de la page 470 un tonnerre de bruit... Alors il s'agit de faire preuve de ce courage à toute épreuve qui veut réaliser ce qui

semble presque impossible. Entre le chasseur qui attaque et la mort qui, par cent bouches, crache la défaite, il n'a que le bloc de son moteur, sa capacité d'aviateur et la chance du soldat.

Et même s'il sait que ses camarades sont près de lui, et le protègent, comme il les protégera, c'est cependant un spectacle unique que cet homme seul qui combat dans les airs et dans un isolement presque mortel. Les avez-vous vus après l'atterrissage, revenant de leur mission? Les jeunes regards absents, épiant encore l'immensité, autour des yeux déjà un fin réseau de rides creusées par l'attention soutenué... Les visages ont quelque chose d'étrange et de translucide, l'ossature du profil se dessine en âpres contours, la peau est tendue sur les maigres traits.

Souhaitons que ce fantassin de Hambourg, aimable compagnon de route, a suivi notre excursion dans la vie quotidienne des chasseurs sur la côte de la Manche. Peut-être dira-t-il encore: « Oui, oui, ces chasseurs! » Mais cette fois avec le ton qu'il faut.

Passé-temps

Figure de syllabes

1	3	5	7	9	11	13	15
2	4	6	8	10	12	14	16

an — ar — bo — bor — ca — ca — ce — ceau —
 chon — de — fi — ge — gra — le — na — nas —
 non — pa — reau — ta

Les syllabes ci-dessus sont à disposer dans ces cases de manière à ce que de haut en bas on obtienne des mots dont deux ont chaque fois pour syllabe commune une des syllabes placées dans les cases non chiffrées. Signification de ces mots: 1-2 Renommé pour ses huit es, 3-4 Bosquet, 5-6 Avis, 7-8 Ecu armorié qui marquait la juridiction d'un seigneur, 9-10 Célèbre par ses statuettes de terre cuite, 11-12 Morceau d'ensemble qui détermine une symphonie, une sonate, etc., 13-14 Détail des articles d'un compte, d'un dossier, 15-16 Serrure mobile.

Les syllabes du milieu des mots trouvés expriment, lues de gauche à droite, une suite de coups de canon.

Charade

aca — at — ado — cal — ci — cia — che — epou —
 es — flo — fense — fur — le — ment — mier — nes —
 of — po — quoise — rai — ré — son — seur —
 scence — seau — tur — tuaire — tou — vante
 — voire

A l'aide de ces syllabes, formez 13 mots de la signification ci-dessous. Les secondes et quatrièmes lettres de ces mots, lues de haut en bas, vous donnent une pensée de La Fontaine.

1 Terreur grande et soudaine, 2 Epanouissement, 3 Pierre précieuse, 4 Golfe formé par l'embouchure d'un fleuve, 5 Injure, 6 Petite élévation sur laquelle on a planté une croix, 7 Ornement formant la partie

supérieure d'un casque, 8 Tact, contact, 9 Age de la vie qui suit l'enfance, 10 Affecté, 11 Ville en Belgique, 12 Arbre croissant dans les régions chaudes, 13 Tissu de mailles.

1 092

Equation

(a-te) + (b-e) + (c-p) + (d-ot) + (e-ar) = x
 a = illustre famille italienne
 b = révolutionnaire anglais
 c = opéra comique du 19ème siècle
 d = affluent de la Garonne
 e = tragédie de Shakespeare
 x = groupe d'avions.

1 673

Carré magique

1	2	3	4
2			
3			
4			

a, b b, e e, i i i i, o o, r r, s s, v

Ces lettres donnent bien placées horizontalement et verticalement les mêmes mots signifiant:

1 Refuge, 2 Lieu planté d'arbres, 3 Bord d'un fleuve d'un étang, 4 Lac d'Italie.

1 528

Les solutions

Figure de syllabes: 1-2 Archon, 3-4 Boarge, 5-6 Annonce, 7-8 Fanoncean, 9-10 Tanagra, 11-12 Finale, 13-14 Bordereau, 15-16 Cadens. — Canonade.
 Charade: Plus fait douceur que violence. — 1 Epouvante, 2 Floraison, 3 Turquoise, 4 Katualre, 5 Offense, 6 Calvaire, 7 Cimier, 8 Attochement, 9 Adolescence, 10 Poehtr, 11 Furnes, 12 Acacia, 13 Réseau.
 Equation: a = Kate, b = Gade, c = Rlp, d = Lot, e = Lear, x = Escadrille.
 Carré magique: 1 Abri, 2 Bois, 3 Rive, 4 Isco.

KNOLL A.-G., Chem. Fabriken
 LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Veriazol

Cardiazol

Bromural

Jod-Calcium-Diuretin

Dicodid

Les aides du médecin
Les amis des malades

Le revers de la médaille



LE TOURNEUR. — Toute la journée, sur son tour à dresser, les copeaux d'acier s'enroulent en boucles. Le soir il lui faut continuer à rouler des boucles, mais cette fois comme extra chez un coiffeur



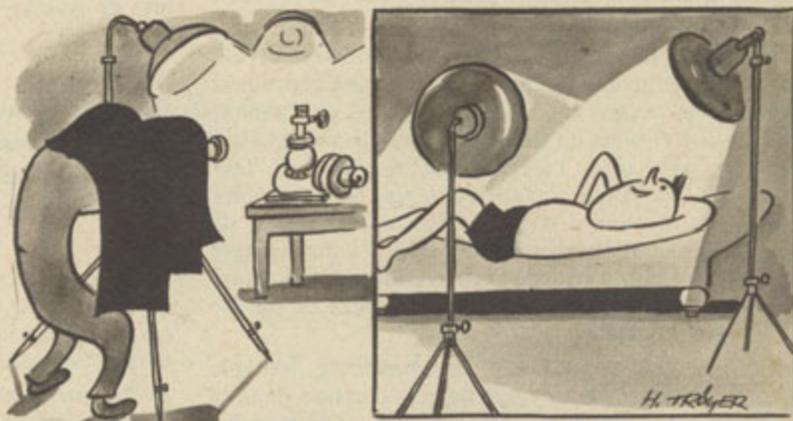
LE CUISINIER D'UNE CANTINE D'ENTREPRISE. — Chaque jour d'énormes quantités de légumes passent dans sa marmite. Par compensation, il contribue modestement, le soir, à la culture des légumes



LE CONSTRUCTEUR D'AVIONS. — Dans la journée il apporte le dernier perfectionnement à l'avion: le casque de l'hélice. Mais après les fatigues du jour, il en coiffe un lui-même, par compensation, car il joue le chevalier Cuno au théâtre de La Force par la Joie

La justice immanente

Comme l'a vue H. TRÖGER dans une usine de construction d'avions



LE PHOTOGRAPHE DE L'USINE. — Le pauvre! Il baigne ses objets dans la lumière de milliers de watts, tandis qu'il doit se cacher sous un sombre morceau d'étoffe. Mais il prend sa revanche le soir et se laisse à son tour illuminer



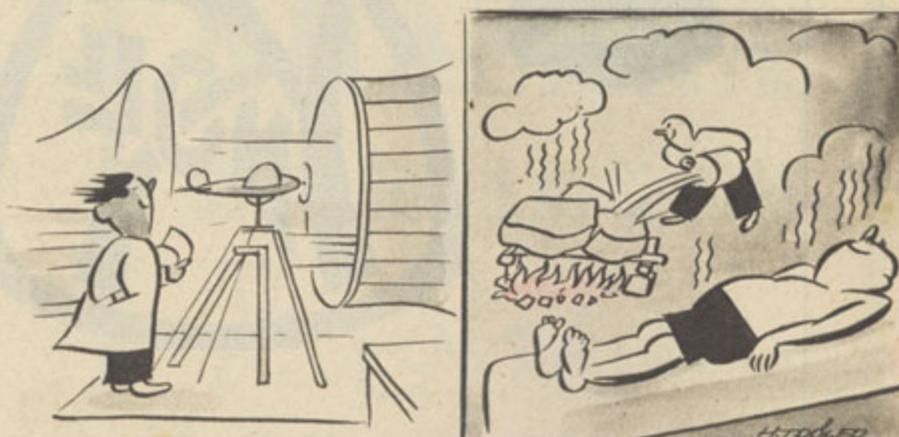
LE POLICIER DE L'USINE. — C'est fatigant de rester toute la sainte journée à la porte de l'usine à contrôler les papiers. Mais le soir, quelle joie d'être libre... et c'est un autre qui contrôle



LE CHEF. — « Nous verrons bien, qui est le maître ici! » hurle le tyran. — Et voici le revers de la médaille



LE PILOTE DE L'USINE. — La meilleure joie c'est quand le voisin écoper. — Pendant la semaine, le pilote roule à plein gaz sur la piste, sans se soucier du malheureux personnel au sol. Mais le dimanche, c'est son tour d'écoper



L'INGÉNIEUR AUX ESSAIS. — Quand on reste exposé durant les heures de travail à une tempête desséchante de 1000 kilowatts, ne serait-ce que dans le tunnel aérodynamique, on a bien le droit, le soir venu, de se retremper dans le bain de vapeur finnois