

NUMERO 10 / BERLIN, 19 MAI 1942

Der

Adler



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

PUBLIÉ AVEC LA COLLABORATION DU MINISTÈRE DE L'AIR ALLEMAND

Édition française



L'avion de chasse le plus rapide du monde

Dans l'appareil Focke-Wulf Fw 190, qui a déjà fait la preuve de sa supériorité au cours de nombreux combats aériens dont il est sorti vainqueur, la Luftwaffe a acquis un nouvel avion de chasse de la plus grande puissance

Reportage illustré dans ce numéro

Photo: PE-Luftwaffe



Partout où les destroyers Messerschmitt découvrent l'ennemi, ils foncent sur lui. Transports lourdement chargés et navires marchands doivent aussi subir leurs attaques. Notre illustration montre deux cargos soviétiques jaugeant ensemble 3.750 tonnes, qui, s'étant échoués après une attaque, ont été pris dans les glaces. L'avant du vapeur de gauche manque. En haut, à droite: Un essaim de destroyers, avec leur originale « peinture de guerre » qui représente une guêpe, vole à la rencontre de l'ennemi

Quand

Les destroyers dans le combat rapproché



Epouvantables sont les effets d'une attaque en vol rasant, à laquelle ni hommes ni bêtes ne peuvent guère échapper

Reportage illustré du correspondant de guerre Georg Haller (1), photos du correspondant de guerre Bayer (1), Luftwaffe (1)

A gauche: Un Me 110 en chasse sur les routes. La plus grande attention dans la surveillance des colonnes avançant sur la piste, une science parfaite du maniement de l'avion, une grande-expérience du vol à basse altitude et une audace téméraire, telles sont les qualités qui distinguent particulièrement l'aviateur de destroyer



les guêpes piquent

Au cours des rudes combats défensifs d'hiver, les destroyers Messerschmitt Me 170, si redoutés des Soviétiques, ont fait la preuve de leurs universelles possibilités d'utilisation et de leur foudroyante force combattive à presque tous les points violemment disputés du front oriental. Là surtout, où il s'agissait de décharger les troupes de terre, de détruire des aérodromes ennemis et des objectifs puissamment défendus situés à l'intérieur du pays, ou d'atteindre efficacement cantonnements, colonnes, trains de chemin de fer et dépôts ennemis par des attaques directes en vol rasant à l'aide de bombes et d'armes de bord, les escadres de destroyers furent mises en action avec le plus grand succès.

Ci-dessous: De grandes bombes sont suspendues de nouveau sous les ailes de la machine afin que la « guêpe » puisse « piquer ». De l'aube au soir et en dépit du froid le plus atroce, le personnel de terre a infatigablement pris soin de ses machines pendant le dur hiver.



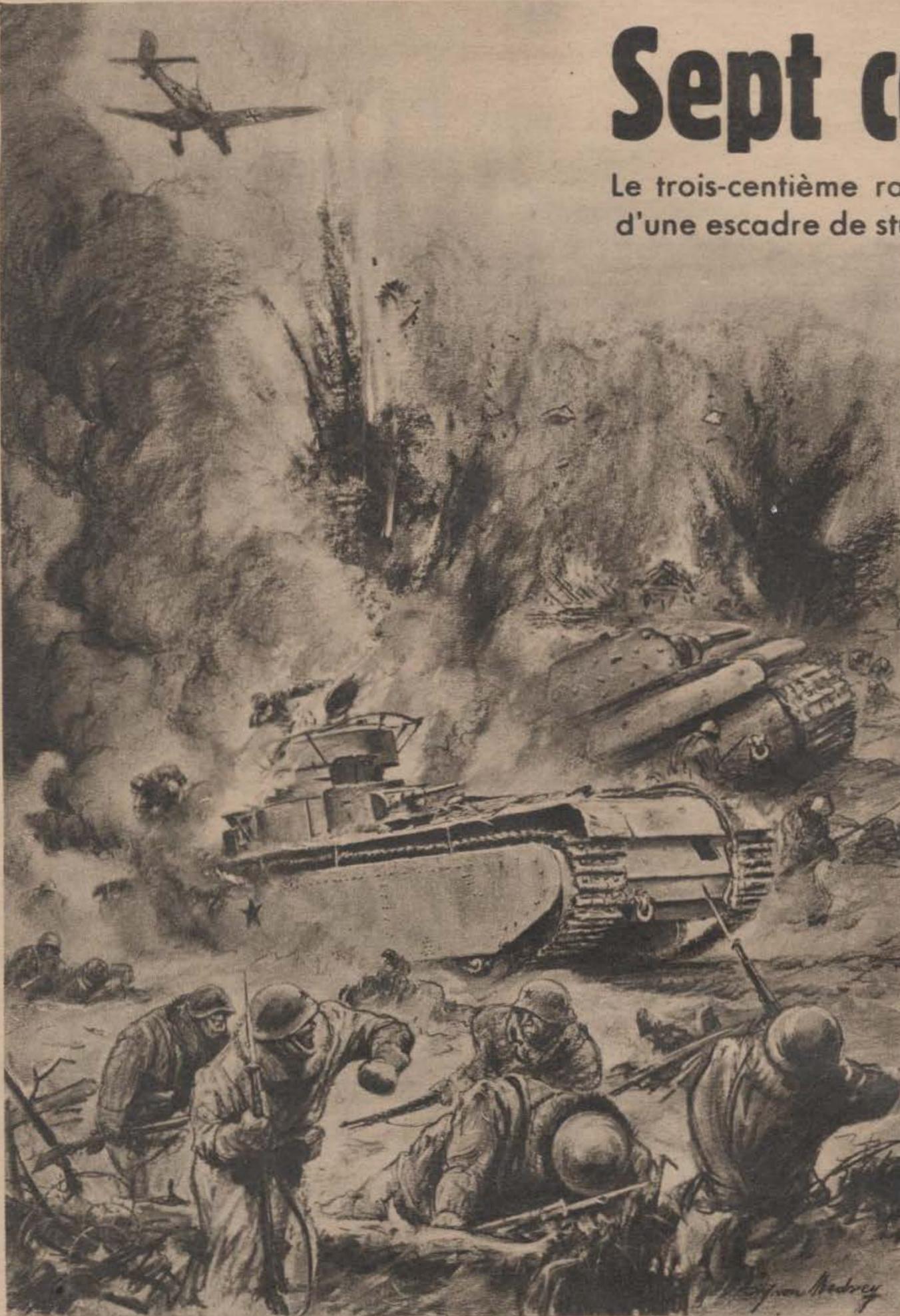
La maîtrise de l'air dans l'espace soviétique appartient aux Allemands. Les chasseurs qui, se risquent à approcher de trop près les destroyers allemands, n'en tirent généralement que des désavantages, comme cette machine soviétique qui a été attaquée par une « Guêpe » et qui s'abat en flammes dans la vide.



Des cibles particulièrement intéressantes pour les destroyers, ce sont les trains de transport qu'ils démolissent à coups de bombes et d'armes de bord, infligeant chaque fois une lourde perte à l'ennemi, car le matériel de ravitaillement dont les premières lignes ont un urgent besoin se trouve ainsi perdu sans rémission.

Sept contre sept

Le trois-centième raid d'un commandant d'escadrille
d'une escadre de stukas / Par le correspondant de guerre W. Thaler



c'est sûr! Là-bas, un village envoie vers nous d'énormes bouffées de puanteur. Le commandant fonce dans sa direction. L'a.a.a. tire. Et tire bigrement bien. Hourrah! Un pou! Un pou gros et gras tapi dans la neige... il doit faire dans les cinquante tonnes. Où sont les autres? Le commandant pique déjà. Toute la horde le suit, comme un ouragan. Machine et bombe se séparent. Comme tiré par un invisible fil, le point noir s'abat vers le gros scarabée camouflé de blanc. Une inoffensive petite fleur de feu s'épanouit, rouge sombre, sur le couvercle du tank, brève comme le tressaillement d'une paupière. Puis un « rrrroum » retentissant, et la détonation monte jusqu'à nous. On sent physiquement le terrible choc. Et là où le pou se trouvait encore quelques secondes plus tôt, bée maintenant un cratère noir... Mais soudain, à gauche de la route, à peu de distance derrière le village en flammes, nous apercevons les six autres. Bien camouflés, ils se tassent dans la neige et tirent avec furie sur le village voisin. Les bolchevistes dans leurs cercueils d'acier ignorent encore la présence de sept stukas au-dessus d'eux. Notre essaim s'abat du haut du ciel, le commandant en tête. La brume s'éclabousse de nuages de DCA de tous les calibres. Personne n'y fait attention. La « lourde » du commandant se détache du fuselage, et, décrivant un bel arc de cercle, s'abat au plein milieu du groupe de tanks. Un enfer se déchaîne. Et tandis que les stukas reprennent de la hauteur pour s'élancer de nouveau à l'attaque, l'infanterie, en bas, tisse un filigrane de traces lumineuses au-dessus de l'entonnoir sombre et fumant que les bombes ont ouvert dans le blanc immaculé de la neige. Trois tanks s'efforcent encore de ramper lentement hors de cette tache noire. L'un pue. Implétable, le commandant fonce sur eux. Des plaques d'acier volent en l'air, des hommes fuient dans tous les sens. Une pluie de sillages lumineux s'abat sur eux et sur les fantassins soviétiques qui, massés entre les colosses, attendaient le moment de passer à l'assaut. Dans la confusion générale, un des tanks a réussi à s'approcher du bois protecteur. Mais le dernier de notre groupe a encore une bombe. Inébranlable, il reprend de la hauteur. On dirait qu'il prend son élan. Il pique, et sa dernière bombe, comme tirée par un aimant, s'abat avec une précision fantastique sur l'énorme scarabée. Tourelle et chenilles volent en éclats comme des bouts de papier carbonisés. Sept scarabées géants gisent sur le sol. Cette fois, c'était autre chose que les sempiternelles attaques contre des huttes délabrées. Des fantassins, en bas, nous adressent de grands gestes qui manifestent leur joie. Nous agitions la main dans leur direction. Quelqu'un se met à chanter dans le téléphone, sur un air de marche « Trois hourras pour le commandant de la Neuvième... qui accomplit aujourd'hui son trois-centième raid! Tous reprennent en chœur. Tous adressent des signaux à leur commandant. Celui-ci rit et les menace du doigt. Semper idem...

Illustrations: H. v. Medvey

PK **L**e commandant vient de rentrer d'un raid. Les pilotes ont annoncé que leurs machines sont intactes. Le commandant raconte brièvement les péripéties de l'attaque: dans le bois au nord de R., il a démoli des emplacements de batterie, « bousillé » un village... « Semper idem! » C'est toujours son dernier mot, mais seulement depuis la campagne à l'est. Toujours la même dégoûtation, et ça depuis des mois. Toujours rien que des colonnes, des villages, des villages et encore des villages. Toujours faire sauter des cabanes pleines de vermine. Quand, de par tous les diables, retrouverons-nous de vraies cibles pour stukas? L'un derrière l'autre, les aviateurs emmitoufflés dans leurs épaisses fourrures trottent vers l'abri. Ils ne sont pas de la meilleure humeur. Le froid est atroce. Sur l'étroit sentier qui mène à l'abri apparaît soudain un téléphoniste: « On vous demande à l'appareil, mon lieutenant, je crois qu'il va encore se passer une sacrée affaire aujourd'hui! » Tous se regardent d'un air triomphant et se mettent à courir.

Et la voici, la « sacrée affaire »: Sept tanks soviétiques lourds ont enfoncé nos lignes; ils sont suivis d'infanterie. Sept tanks contre sept stukas. Tous se hâtent vers les machines. Les « rampants » ont à peine terminé d'accrocher les bombes que les premiers moteurs se mettent déjà à vrombir. Dans un poudrolement de neige, les stukas au museau pointu s'élèvent et disparaissent dans la brume que dore le crépuscule. Nous glissons dans le ciel à 2000 mètres d'altitude. Le commandant, la carte sur les genoux, se dirige, tâtonnant lentement à travers routes, bois, blocs de maisons en flammes, vers le point qu'un petit cercle au crayon rouge désigne sur sa carte. Oui, on peut dire qu'il sait se repérer, notre Maxim, notre commandant. Si on lui disait: « Trouvez dans le secteur XY un pou en train de se gratter l'oreille », il le trouverait,



Ferme sur tous les arçons

Parachutistes en action



Pendant les rudes combats défensifs qui se sont déroulés sur le front oriental, les parachutistes allemands se sont constamment distingués par leur courage et leur audace. Après un combat acharné pour la possession d'une localité, un soldat grièvement blessé est ramené en traîneau vers l'arrière, à travers le village déjà occupé à moitié. — En bas: Un groupe s'est mis à couvert derrière une ruine



Dans une ferme démolie au cours de l'attaque, un parachutiste a capturé un superbe coq. Ce sera, pour lui et ses camarades, une diversion bienvenue au menu ordinaire

Reportage illustré du correspondant de guerre
Pirath (PBZ 5, Atl 1, Wb 1)

Les parachutistes sont aussi devenus de bons skieurs. Après une reconnaissance fatigante et dangereuse, la patrouille a rempli sa mission, et prend maintenant le chemin du retour à travers l'immense plaine enneigée qu'assombrit l'approche de la nuit



Le chasseur le

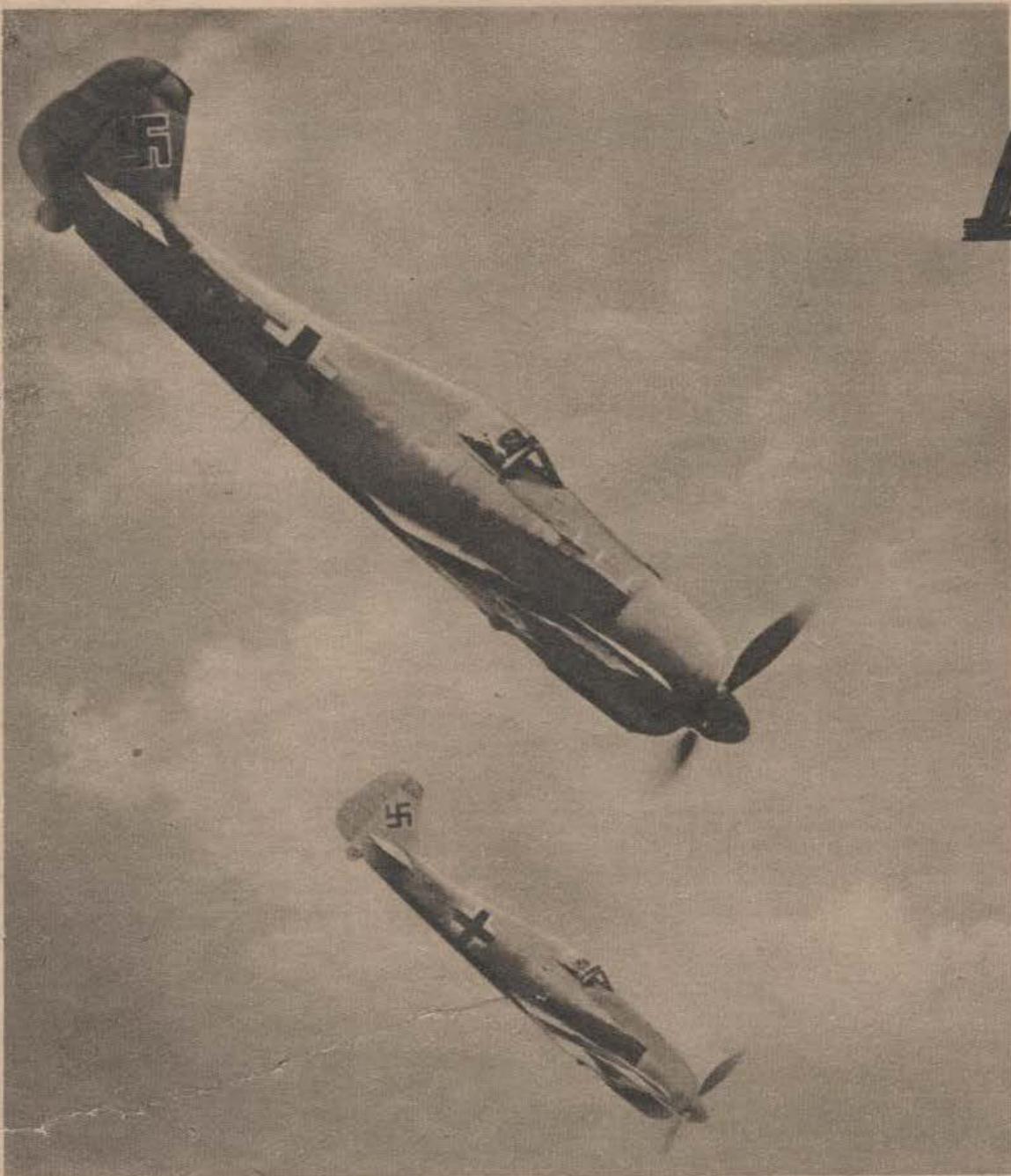
Le nouvel avion de chasse allemand

Focke-Wulf Fw 190

intervient dans les combats

«... D'après les rapports reçus jusqu'à présent, 12 avions britanniques ont été abattus... Des avions de chasse allemands du type Focke-Wulf ont contribué à ce succès dans la plus large mesure. Toutes les machines ont regagné leurs aérodromes sans la moindre avarie»

Ce communiqué du commandement suprême des forces armées a récemment levé pour la première fois le voile du secret étendu sur un nouveau monoplace de chasse allemand, qui a déjà fait ses preuves avec éclat sur tous les fronts, et qui s'est révélé infiniment supérieur aux avions de chasse les plus modernes de l'ennemi. Le constructeur du Fw 190 est l'ingénieur diplômé Tank, chef de l'économie défensive, qui, par ses précédentes créations: le fameux avion de combat à grand rayon d'action Focke-Wulf « Condor », et l'éclaireur à double fuselage Fw 189, éprouvé dans de nombreux raids, a déjà fourni à l'aviation allemande deux armes de la plus haute efficacité

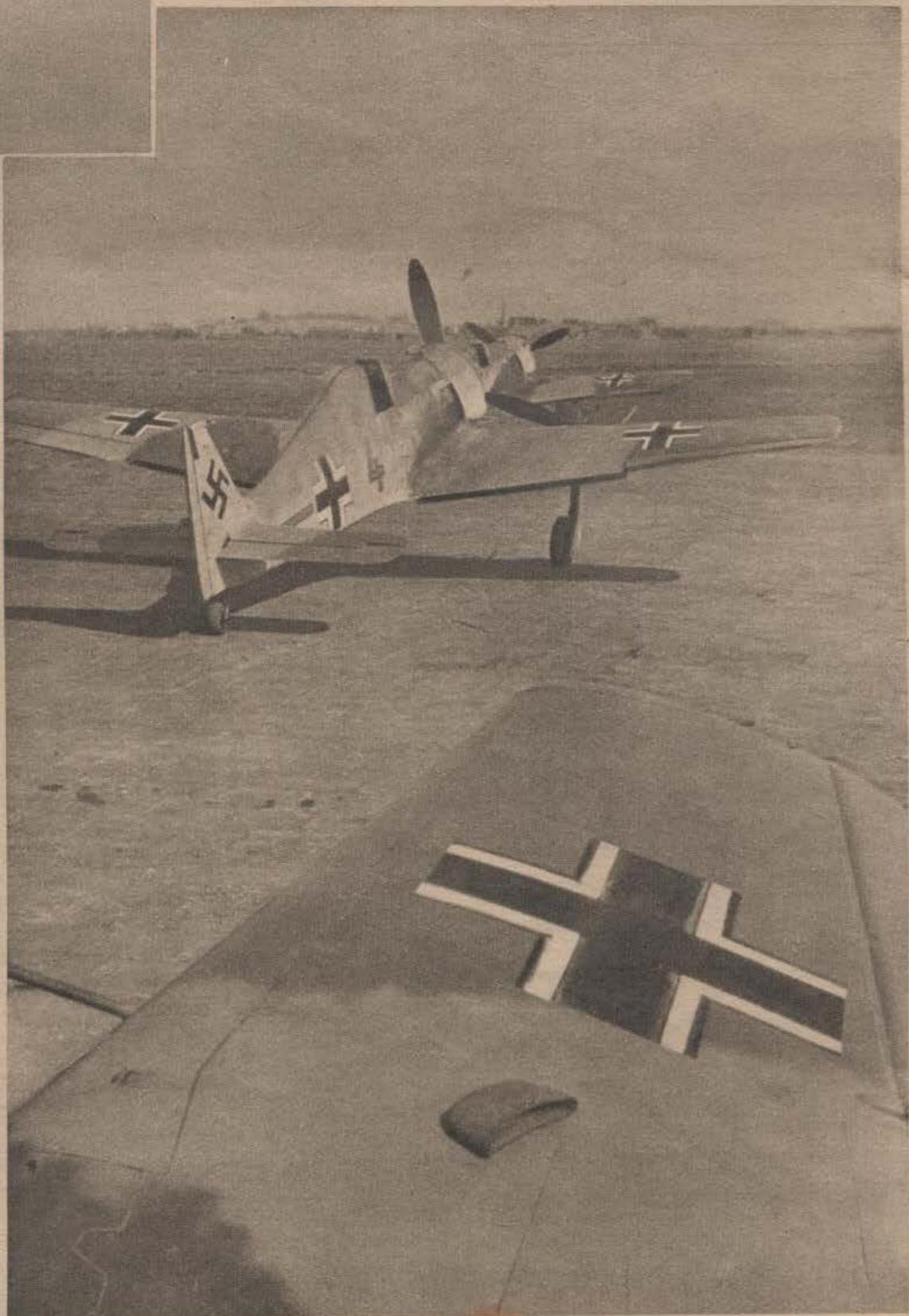


Deux chasseurs Focke-Wulf Fw 190 fondent sur leur cible. Outre sa prodigieuse vitesse et sa remarquable maniabilité, le nouvel appareil se distingue surtout par sa grande force combattive

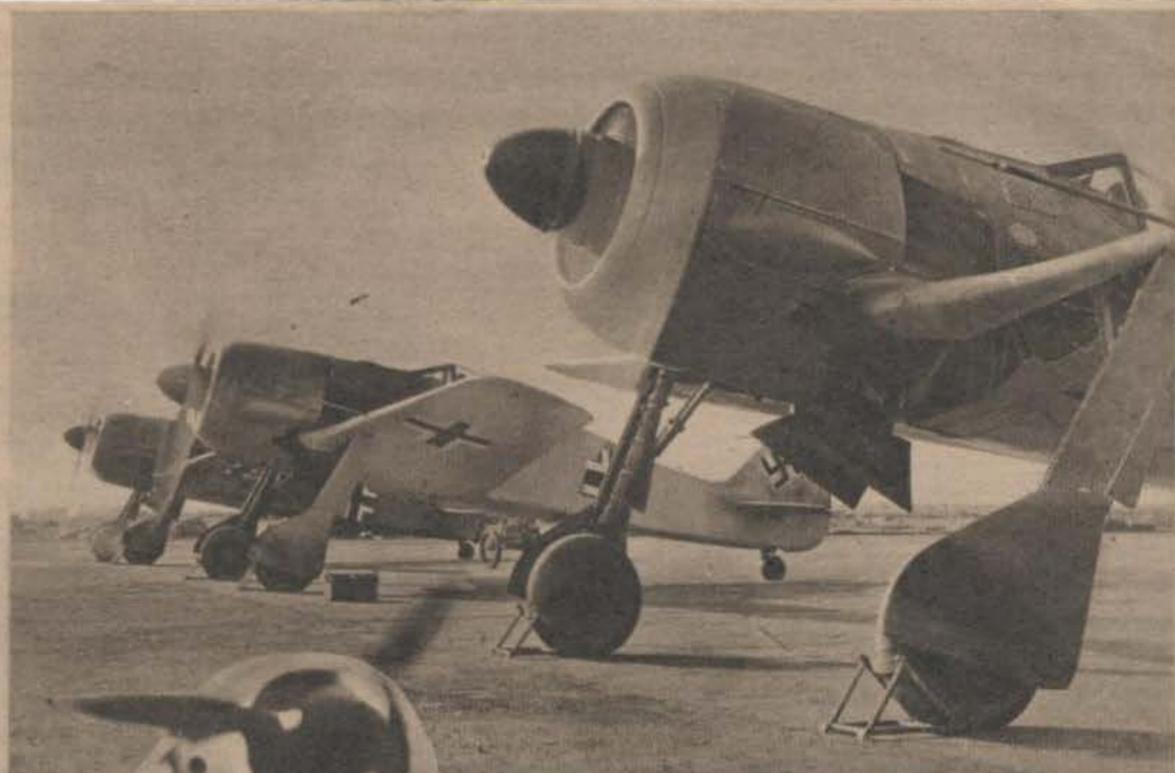


Démarrage du moteur avant le départ. Le monoplace de chasse Fw 190 est équipé d'un moteur BMW à 14 cylindres en double étoile de la plus grande puissance

A droite: Entre deux raids. La forme extérieure de l'avion le caractérise déjà comme un chef d'œuvre de construction, qui n'a pu être réalisé que grâce à de longues années d'expérience et aux meilleures capacités techniques



plus rapide du monde



Un groupe de monoplaces de chasse prêts à partir en mission. Le large train d'atterrissage escamotable confère au Fw 190 d'excellentes propriétés de départ et d'atterrissage



Photos: PK-Luftwaffe (5)
PK-Luftwaffe Hoepner (3)



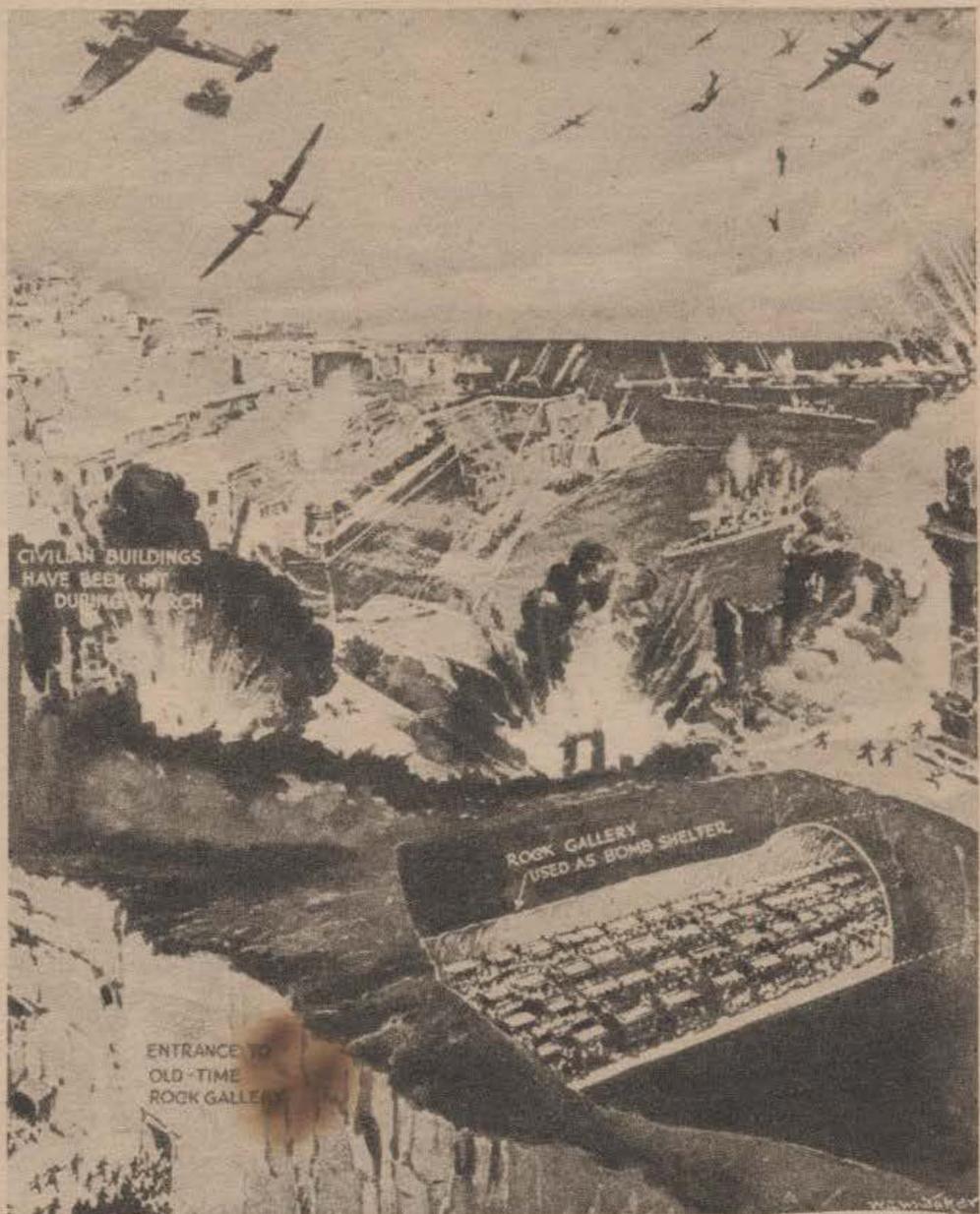
Vue avant et arrière. La forme courte, presque trapue, qui ne manque pourtant pas d'élégance, assure à l'avion un excellent équilibre, et lui confère, malgré sa haute vitesse, la très grande maniabilité qui joue un rôle essentiel dans les combats en virages

A droite: En route vers les lignes ennemies. On tend encore au pilote quelques accessoires de l'équipement pour cas de naufrage, que chaque aviateur mis en action sur la côte de la Manche emporte toujours avec lui. Les formations de chasse allemandes ont reçu, dans le Fw 190, une arme nouvelle conforme à leur inébranlable esprit d'offensive





En dépit de la résistance désespérée de la D. C. A., les formations de combat et les Stukas de l'Axe attaquent sans répit les objectifs commandés, dans l'île de Malte. Notre cliché montre des avions italiens du type « Cant Z. 1007 Bis » — qui portent la désignation anodine d'Alcione (alcyons) — au moment où ils lancent leurs bombes



L'île assiégé

Malte sous la grêle ininterrompue

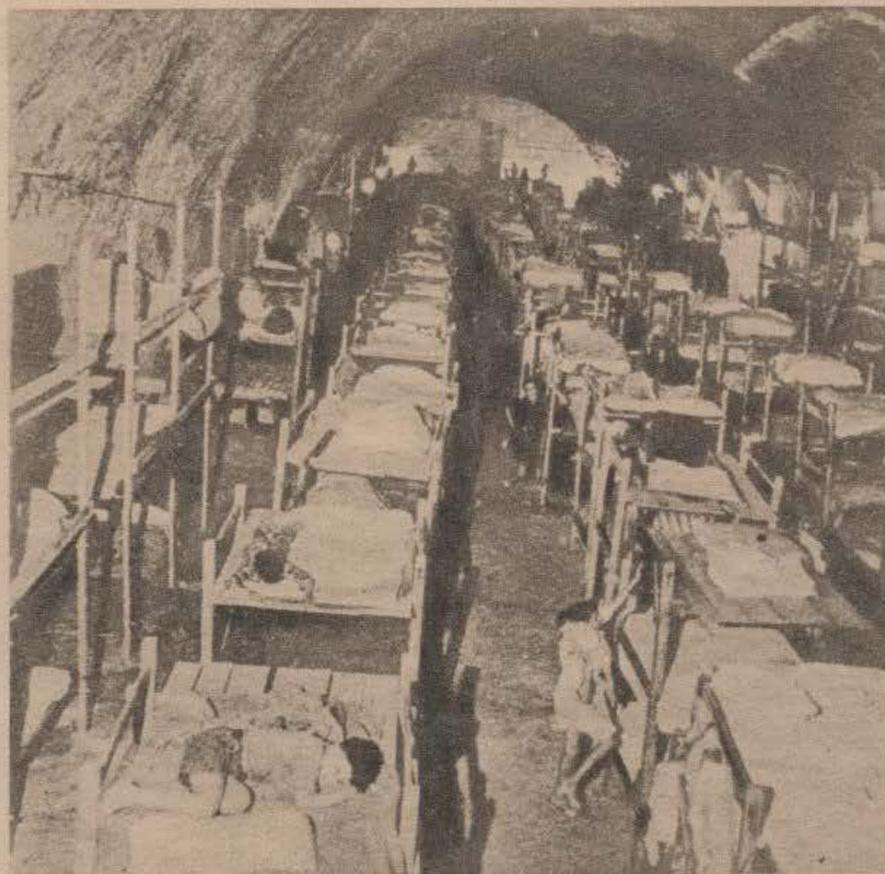
Par le capitaine Wilhelm Rossbach

La plus puissante place-forte britannique qui est, assurément, aussi la base aérienne et navale la plus moderne de l'Angleterre dans la Méditerranée, à savoir l'île de Malte a été jusqu'ici plus de 2.000 fois alertée par les sirènes. Plus de deux mille fois la population de l'île, qui compte plus de 200.000 habitants, a été obligée de se réfugier dans les abris creusés pour la plupart dans d'épais rochers. L'île a été jusqu'ici l'objet de plus de 2.000 attaques des aviations allemande et italienne. Et Malte existe encore?

Si l'on consulte une carte à grande échelle, on constate tout de suite que cette île, située à l'intersection de la Méditerranée occidentale et de la Méditerranée orientale, a une superficie très considérable, soit 246 km carrés et qu'avec les îles de son voisinage immédiat, elle représente une superficie totale de 316 km². La carte nous révèle, en outre, que du Nord-Ouest au Sud-Est sa longueur est de 27 km et de l'Est à l'Ouest, sa largeur, de 14 km. Ce ne sont là que des mensurations moyennes, car l'île rocheuse est profondément découpée et s'élève à pic jusqu'à 100 mètres au-dessus du niveau de la mer; les montagnes de l'intérieur ayant une hauteur maxima de 240 mètres.

Quant à la position stratégique: les Britanniques ont fait de l'île, qui, depuis les guerres napoléoniennes, est en leur possession, une des places-fortes les plus puissantes du monde. On reconnaît le caractère exceptionnellement favorable de sa position, quand on jette un regard sur une des cartes de navigation de la Méditerranée. Presque toutes les grandes lignes en direction de l'Orient passent par Malte. Malte était le lieu de contrôle de presque tout le trafic maritime en Méditerranée, par le fait qu'elle dominait la route de la Sicile. C'est de Malte que devaient être coupées et détruites les voies de liaison de l'Italie avec l'Afrique et la Libye et — last not least — avec l'Albanie. C'est sur la base aérienne et navale de Malte que Churchill fondait toute sa stratégie méditerranéenne. C'est de là que devait partir l'attaque contre la Libye et ensuite l'Italie attaquée à son tour et battue! Les techniciens militaires britanniques raisonnaient comme suit: après qu'on aurait interrompu les liaisons de la métropole italienne avec ses colonies africaines, on anéantirait la flotte italienne et on arrêterait toute navigation côtière; on pourrait ensuite, sans grande difficulté, assaillir l'Italie et la battre de façon décisive. Le point de départ de ces opérations devait être Malte, à laquelle incombait, d'autre part, la tâche non moins importante non seulement de maintenir, en tant que base navale, la domination de l'Angleterre sur les flots, mais encore d'assurer la suprématie de l'aviation britannique, sans parler de la mission, d'une importance décisive, de garantir le ravitaillement du proche Orient et des forces combattant en Afrique.

Après avoir regardé un instant la carte, on devra bien avouer que la situation géographique de Malte favorise extraordinairement l'accomplissement de ces tâches multiformes et stratégiquement si importantes. Il n'y avait, au monde, aucune base navale et aérienne réunissant des éléments si incomparablement avantageux au point de vue militaire (nous disons: « il n'y avait », car nous montrerons plus



C'est ainsi que la population de Malte passe la plus grande partie de ses jours et de ses nuits. Trente de ces immenses caves multi-séculaires creusées dans le rocher lui offrent un abri contre les attaques aériennes ininterrompues de l'Axe contre les objectifs militaires de la forteresse insulaire. A gauche un dessin — emprunté également à un périodique anglais — représentant une attaque destructive contre La Valette. Vue transversale d'un abri collectif souterrain

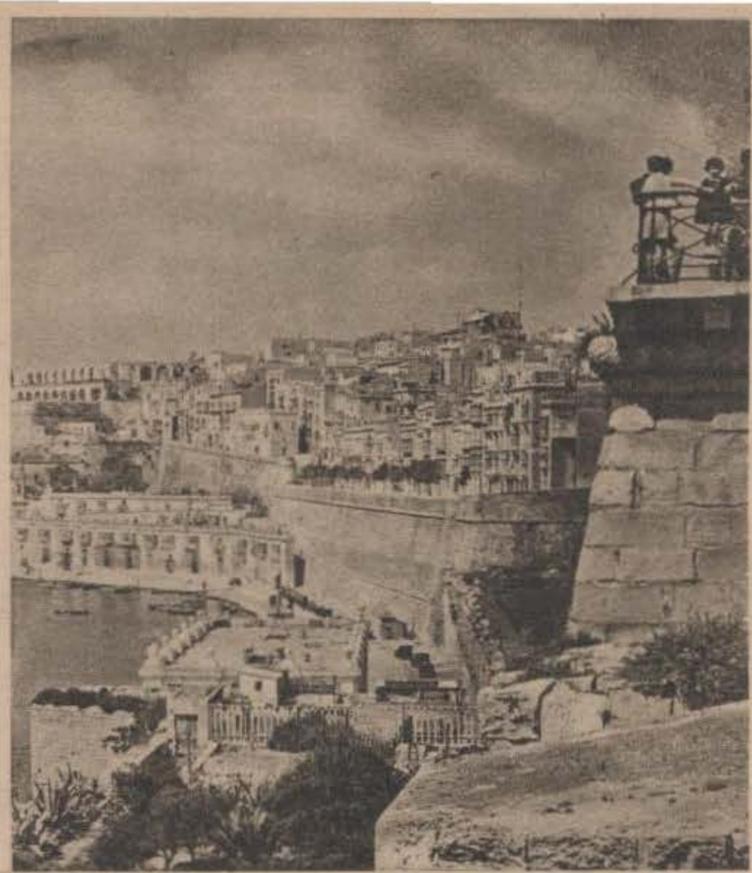
e par les avions

des bombes des aviations allemande et italienne

loin pourquoi, au cours de la guerre, Malte a perdu et devait perdre de son importance). Constatons tout d'abord que les Britanniques, utilisant les avantages topographiques exceptionnels de Malte, en avaient fait une place-forte toute moderne. Dès avant la guerre l'île possédait une garnison relativement nombreuse, et, au cours de la guerre, on a continué à renforcer considérablement les installations militaires. On y a, notamment, construit de nouvelles bases pour sous-marins, agrandi les champs d'aviation déjà existants et on les a complétés notamment en creusant à la dynamite des hangars dans les rochers. On a renforcé la D. C. A. par de nouvelles batteries du plus gros calibre et augmenté le nombre des canons de marine dans les différents ouvrages fortifiés. Avec une incontestable habileté, on a réussi à camoufler dans la plus large mesure les diverses installations.

Les objectifs d'attaque les plus importants, c'est-à-dire les points les plus dangereusement exposés et de l'importance la plus capitale au point de vue militaire de Malte nous sont déjà connus par les communiqués du Haut Commandement de l'armée allemande. Les objectifs principaux des aviations allemande et italienne sont la base navale de La Valette, les arsenaux, les docks et chantiers géants construits avec l'argent payé par l'Allemagne en vertu du traité de Versailles, les ateliers de réparation, les chantiers de sous-marins, les installations de ravitaillement, les réserves de combustible, gazomètres et réservoirs hydrauliques, abattoirs, établissements frigorifiques, dépôts de charbon. En outre — pour citer encore quelques objectifs maritimes: les bases de mouillage de sous-marins et les fabriques de torpilles dans le golfe de Marsa, le dépôt de torpilles de Calafra dans le Sud de l'île. Citons encore, comme objectifs d'attaque, les aérodromes de l'île: Halfar, Luca, Gudia, La Venezia, Micabba et, naturellement aussi, les positions de D.C.A. et autres fortifications, telles que celles de Floriana sur la péninsule de Senglea, les casernes du Fort Rocca, à l'Est de Vittoriosa.

Cette courte énumération des objectifs qui « valent » d'être attaqués par les aviations de l'Axe démontre déjà le soin avec lequel ont été construites ces installations de si vaste envergure, inspirées des principes les plus modernes. A cela s'ajoute (ou plutôt s'ajoutait) le grand avantage, pour Malte, d'être couverte par une zone d'approche exceptionnellement favorable et sûre, à savoir la surface infinie de la Méditerranée. On sait, en effet, que la terre ferme la plus voisine est la Sicile, à une distance d'environ 180 km! L'île de Malte tout entière a donc été aménagée en une forteresse formidable, presque inexpugnable, de la puissance de laquelle dépendait, comme nous l'avons dit, l'ensemble de la stratégie anglaise en Méditerranée. Grâce à cette base, les dirigeants de la guerre britannique croyaient



Malte, les installations modernes de défense ont été incorporées, sous le couvert d'un camouflage, dans les vieilles fortifications qui remontent, en partie, à l'époque des chevaliers de Malte. Un sixième de la population de Malta habite La Valette (voir notre cliché)

Cartes: Trester (Scherl), Photos: aviation italienne (1), Müller & Sohn (Tschira 1)

Voir carte: Lorsqu'en 1798, Napoléon, au cours de sa campagne d'Égypte, occupa Malte, les habitants de l'île appelèrent les Anglais au secours. Ceux-ci, après avoir occupé Malte, s'engagèrent à l'évacuer (Traité d'Amiens), mais y demeurèrent. L'ami secourable avait ainsi facilement acquis une tête de pont vers l'Afrique; après l'ouverture du Canal de Suez (1869) Malte acquit une valeur estimable comme forteresse insulaire et base navale protégeant la route maritime conduisant en Afrique et en Asie orientale. C'est seulement depuis que l'île de Pantelleria est devenue une « Malte italienne » qu'un vent dangereux a commencé à souffler sur cette route maritime anglaise



pouvoir s'assurer une supériorité aérienne et navale incontestée sur cette mer.

Nous avons déjà discuté la question de savoir si maintenant — après 2 ans et demi de guerre et eu égard aux variations rapides des nécessités militaires, au développement non moins rapide de la situation et aux modifications, devenant tout à coup nécessaires, de la mise en action des armes — Malte présente encore les conditions que requiert le développement de cette place-forte en Méditerranée.

Depuis des mois, l'île est assiégée par les formations aériennes allemandes et italiennes, avec cette méthode et cette uniformité que réclame essentiellement un siège de cette espèce. Remarquons, à ce sujet, que, pour la première fois dans l'histoire de la guerre, une forteresse maritime est attaquée par la voie des airs. Depuis des mois, les installations militaires de l'île sont exposées à la grêle des bombes lancées par les escadrilles du Général Feldmaréchal Kesselring. C'est à feu roulant que sont lancés de jour et de nuit des milliers et des milliers de bombes de gros ou très gros calibre. Les dégâts causés sont tels que cette base a perdu déjà une partie considérable de sa valeur pour la Grande-Bretagne.

Les énormes dommages causés aux installations du port et aux champs d'aviation ont fait perdre à Malte une très grande partie de son importance comme base aérienne et navale, surtout comme point de départ d'opérations offensives. Les coups formidables portés

Suite page 305

La force naturelle de Malte, connue depuis des siècles, sur lequel et dans lequel, au cours des siècles, on a établi des ouvrages fortifiés toujours plus importants. Des forts puissants, une puissante artillerie de côte et surtout un formidable réseau de D. C. A. ont inspiré aux Anglais des espérances qui s'écroulent de jour en jour sous la grêle ininterrompue des bombes allemandes et italiennes



Alerte! Alerte!

Dans un emplacement d'artillerie antiaérienne à l'est

A lerte! Mot magique pour les canonniers de l'a.a.a. Il déchire le silence qui, l'instant précédent, régnait encore sur la contrée. Des machines ennemies approchent! Elles ne se doutent pas encore du feu d'artifice bien visé qui va les accueillir

Ci-dessous: Tandis que la vigie aérienne transmet chaque phase de l'approche des machines ennemies, les canonniers se préparent à envoyer les premières salves dans la direction de l'adversaire



En toute hâte, les canonniers quittent leur chaud abri, assujettissent leur casque, pointent la pièce dans la direction indiquée. Après leur long entraînement, les innombrables combats contre l'ennemi leur ont fait acquérir dans toutes ces manœuvres une extraordinaire sûreté

Reportage illustré
du correspondant de guerre Gebauer (Wb)

A gauche: La vigie aérienne scrute le secteur aérien qu'elle est chargée d'observer. A côté d'elle, la cloche qui a appelé ses camarades à leurs postes

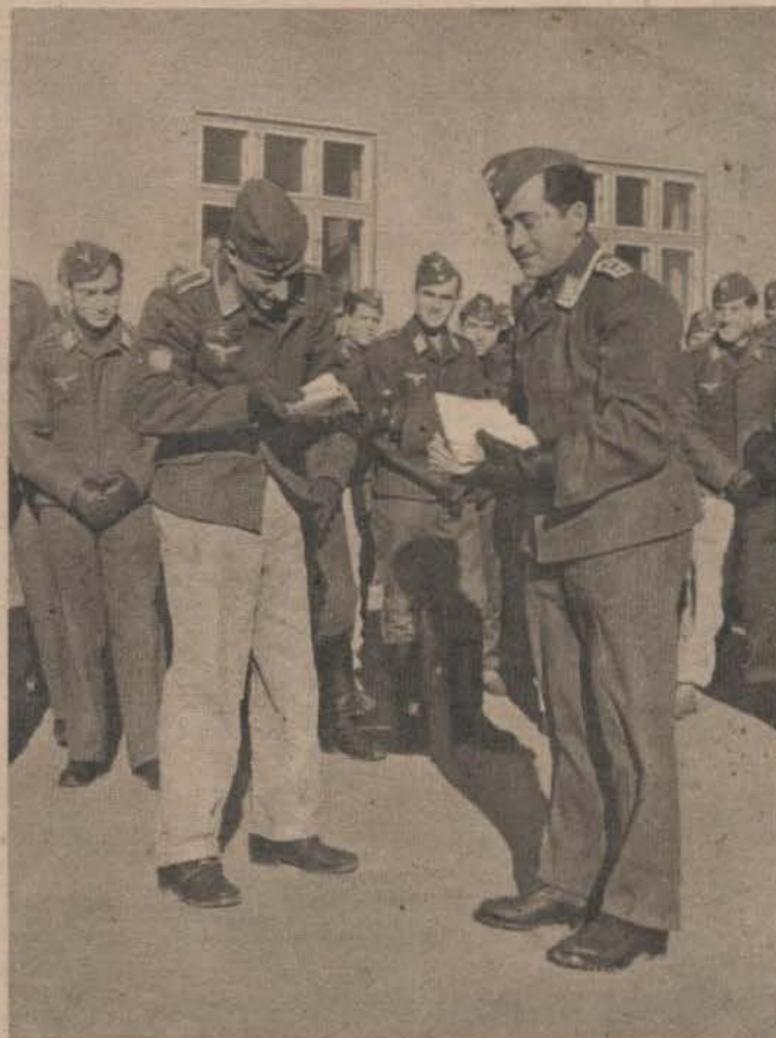


Le « cuisinot » lui-même a quitté sa place devant le fourneau, et suit, plein d'un ardent intérêt, les péripéties du combat



Cols et cravates sont des « moyens d'embellissement », aussi l'adjudant du service d'habillement les garde-t-il comme un vrai cerbère. Le camarade espagnol a pourtant réussi à l'attendrir

Le courrier est arrivé! (Photo à droite) Mercédès, Conchita, Carmen, Juanita, et beaucoup d'autres ont écrit. Le « Don Juan » de la compagnie a reçu à lui seul toute une montagne de lettres



Autres pays, autres moeurs . . .

Une journée avec les camarades de « l'escadrille aérienne bleue »

Chaque fois que de nouveaux volontaires de « l'escadrille aérienne bleue » arrivent pour lutter fraternellement avec les hommes de l'aviation allemande contre l'ennemi mondial bolcheviste, les premiers jours sont tout remplis de nouvelles impressions et apportent mainte surprise amusante. Nos illustrations montrent avec quelle rapidité les camarades de la péninsule ibérique se familiarisent avec leur nouvel entourage



C'est très joli d'avoir des bottes à longue tige, le seul ennui c'est qu'elles soient si longues à cirer!



Autrefois, il donnait son linge à laver, aujourd'hui il le lave lui-même, mais avec des installations aussi pratiques, le travail est fini en un rien de temps



A gauche: L'épluchage des pommes de terre est aussi une occupation inaccoutumée, mais c'est en forgeant qu'on devient forgeron. Bientôt, les volontaires espagnols se sont habitués à la nouvelle nourriture. Ce qui est bon plaît toujours



Photos des correspondants de guerre Nagel (5), Schuhmann (3)

Ce sont des caleçons, ça? Et nous devons les porter? Les pièces d'habillement inconnues en Espagne sont contemplées avec incrédulité. Mais quelques jours plus tard, tous ont déjà constaté à quel point elles sont pratiques pour les conditions qui règnent en Allemagne

Ballons de barrage

Depuis longtemps, la femme allemande accomplit un travail de guerre important dans presque toutes les branches de l'industrie d'armement. La fabrication de ballons à hydrogène est un travail convenant particulièrement aux femmes, qui y sont, pour cette raison, employées en très grand nombre. Notre reportage illustré donne un aperçu de ce vaste domaine d'activité



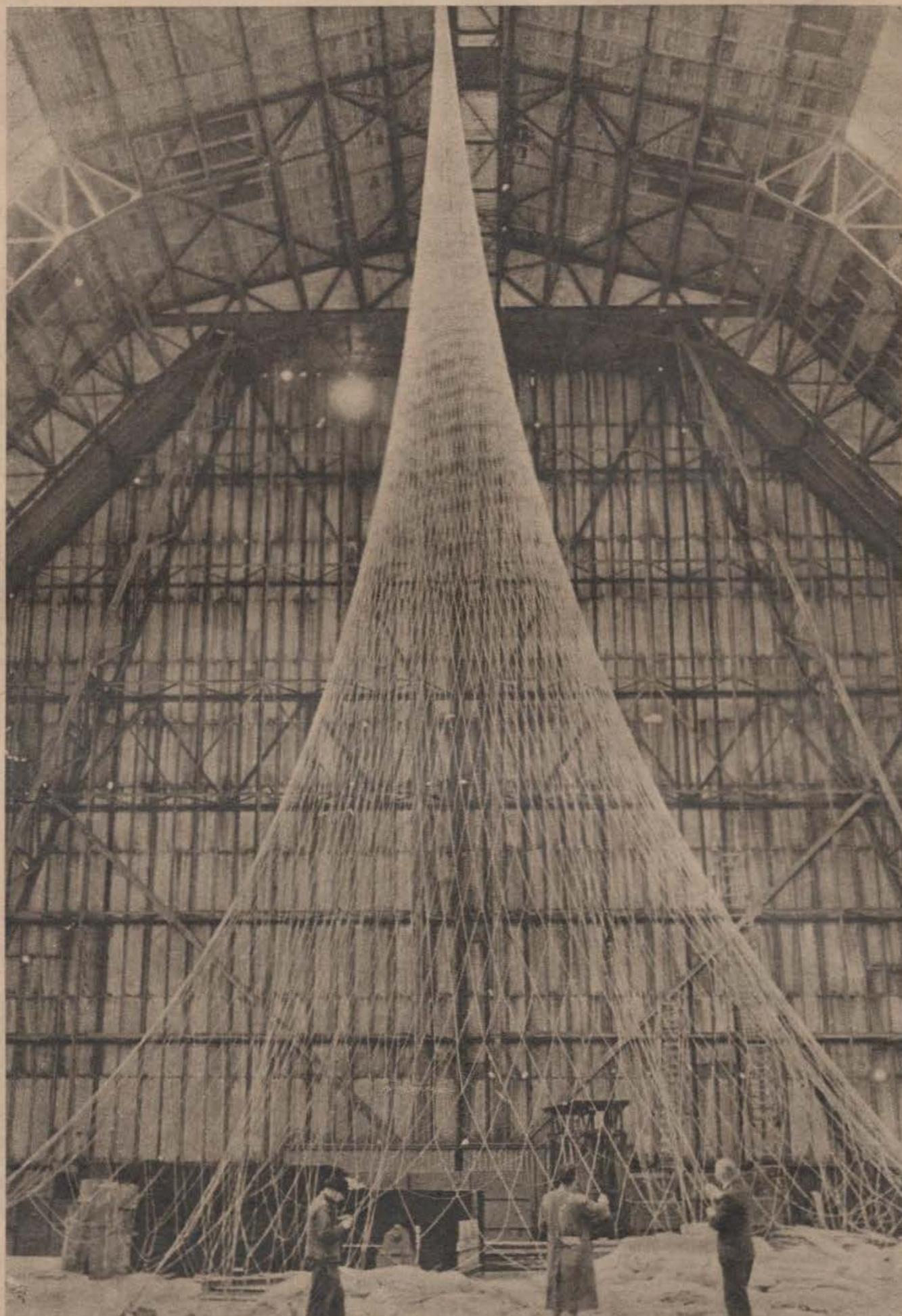
La fabrique de ballons a sa propre magnanerie. Une partie du matériel nécessaire à la confection des énormes enveloppes peut ainsi être obtenu sur les lieux mêmes



Des mains adroites sont constamment occupées à épisser les câbles de retenue, ce qui doit être effectué avec le plus grand soin



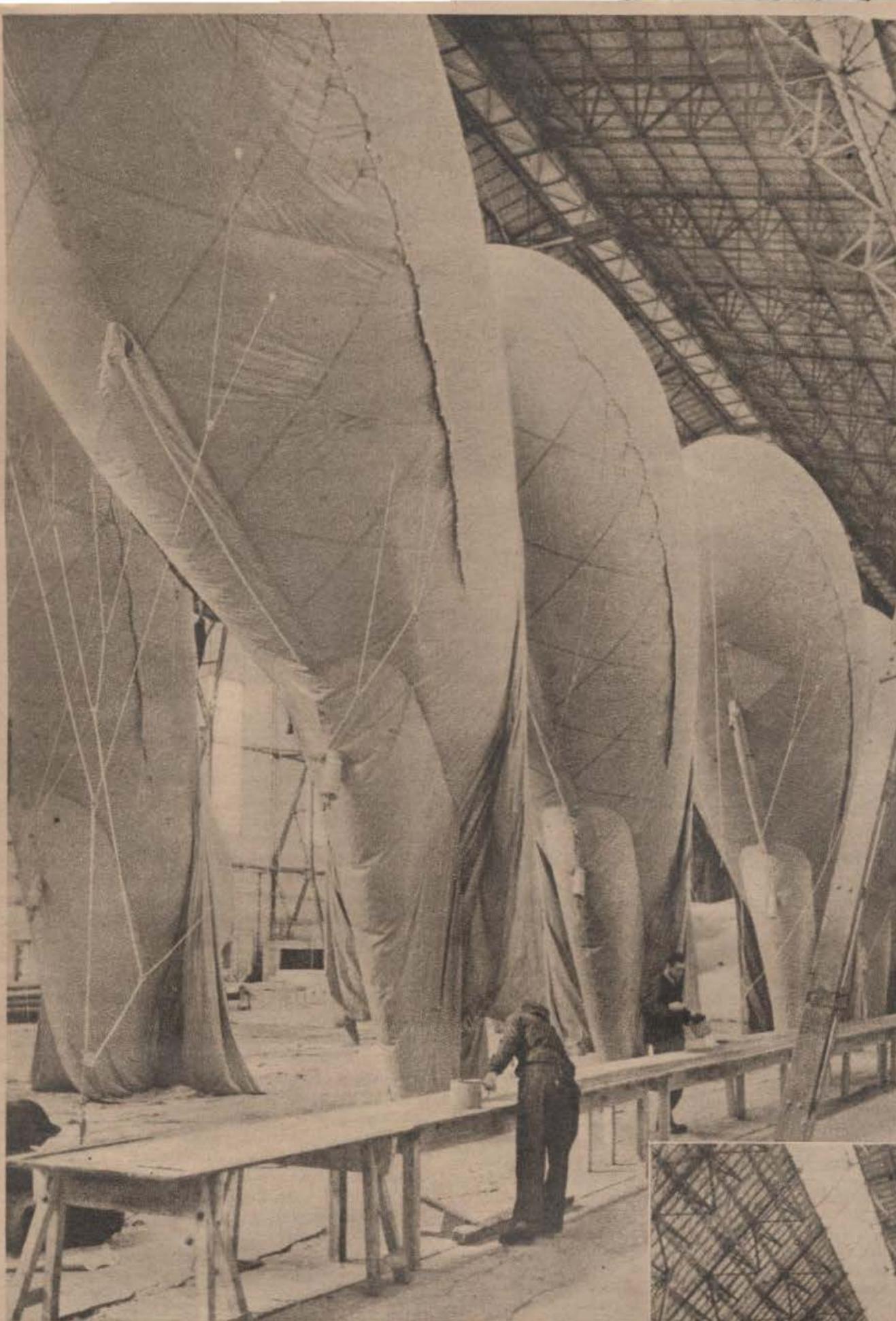
Comme dans nombre d'usines, il y a ici aussi un département spécial pour la construction de modèles que l'on a logé dans ce coin



Un tableau pittoresque s'offre dans le hall d'essai. Le grand filet, auquel les câbles de retenue seront fixés plus tard, est hissé pour être posé autour d'une enveloppe de ballon

Photos: Hanns Tschira

A gauche: Sur les ballons de barrage gonflés d'air, les ouvrières contrôlent les sangles de renforcement et réparent les endroits défectueux. L'ingénieur dirigeant surveille ce travail important



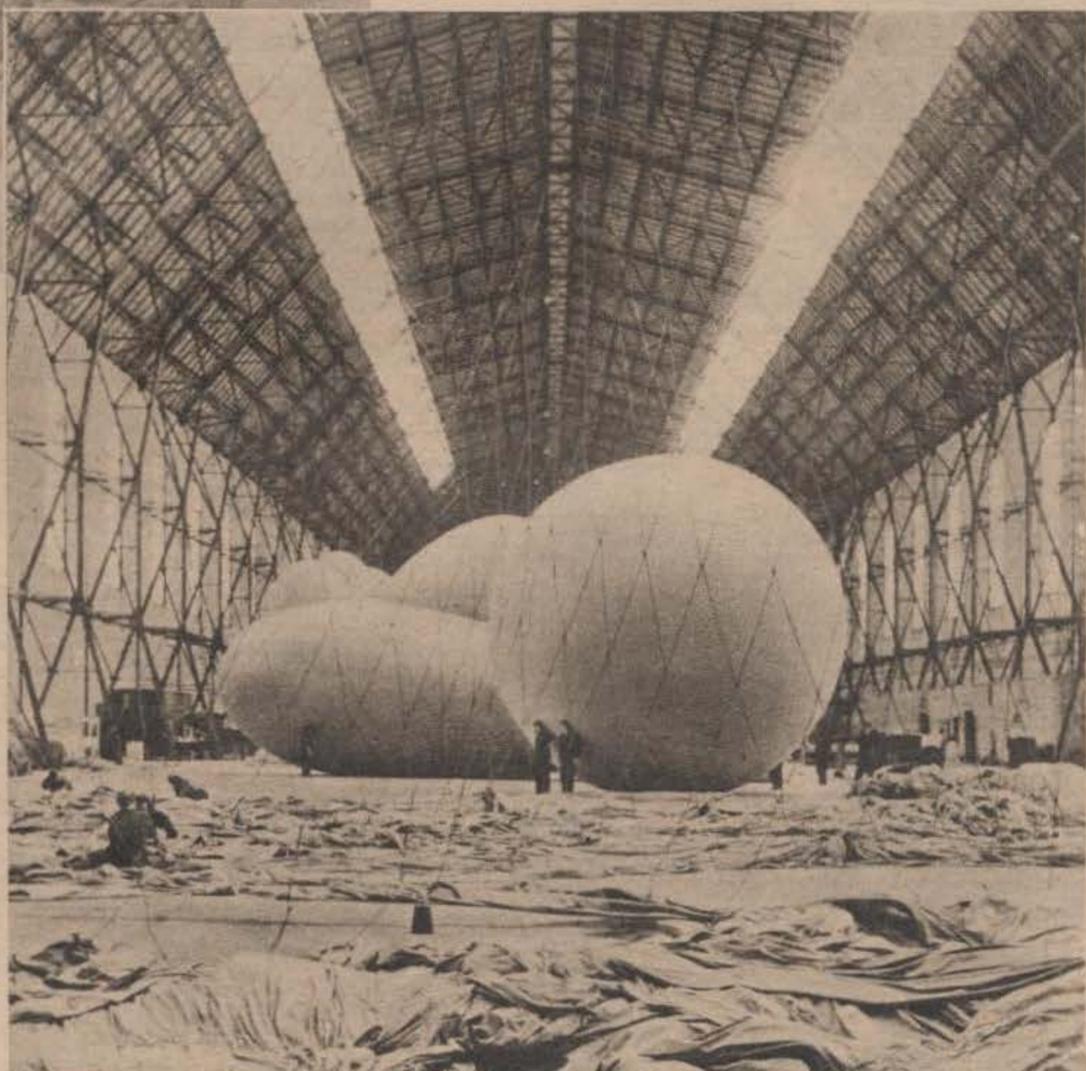
Comme un troupeau de baleines, les énormes ballons, gonflés pour l'essai, se tiennent en files dans l'air. — Après avoir « passé l'examen », le ballon dégonflé (ci-dessous) est roulé et emballé dans une caisse



Pour gonfler les ballons, voici d'innombrables bonbonnes d'hydrogène, dont le contenu donnera sa forme à l'enveloppe encore flasque



Quand l'ingénieur a vérifié les coutures des panneaux de renforcement, on colle les sangles qui confèrent une plus grande résistance à l'enveloppe extérieure du ballon



Coup d'œil dans l'immense hall, où l'on procède au dernier examen des ballons terminés

L'action et les exploits anoblissent l'homme



Lieutenant colonel HECHT Lieutenant colonel STAHEL



Capitaine SPIES †



Capitaine PIZALA †

Capitaine Dr. KUPFER

Capitaine ZEMSKY

Comment ils ont gagné la croix de commandeur

En reconnaissance de son héroïque dévouement dans la lutte pour l'avvenir de notre peuple, le Führer a conféré au capitaine Wilhelm Spies, commandant de groupe d'une escadre de destroyers, en tant que 85^e soldat des forces armées allemandes, la feuille de chêne de l'insigne de commandeur de la Croix de Fer. Au cours d'une attaque en vol rasant sur le front oriental, le capitaine Spies est mort en héros à la tête de sa formation.



Lieutenant LOTZE

Lieutenant STEPP

Sous-lieutenant LUKESCH Sous-lieutenant GALLOWITZ



Adjutant-chef SCHULZ

Adjutant-chef WAGNER †

Adjutant SASSEN

Sergent HEINTZE

Le lieutenant colonel Hecht, commandant d'un régiment d'artillerie antiaérienne, a pris part à toutes les opérations décisives de l'armée de tanks en Afrique. L'énergie et la vaillance dont il a fait preuve dans les situations les plus critiques ont électrisé le régiment qu'il commande et l'ont entraîné à d'héroïques exploits. — Le lieutenant colonel Stahel, commandant d'un régiment d'artillerie antiaérienne, s'est surtout distingué dans la défense d'un point d'appui violemment disputé sur le front oriental. Ce point d'appui, qui formait la pierre angulaire de la position allemande, il l'a défendu pendant des jours contre un ennemi bien supérieur en nombre, et a ainsi maintenu une situation critique. — Le capitaine Pizala, chef de batterie dans un régiment d'artillerie antiaérienne, a fait échouer une tentative de sortie soviétique. Au cours de ce combat, il a été grièvement blessé. Il a trouvé entretemps dans une mort héroïque l'accomplissement de sa vie de soldat. — Le capitaine Dr. Kupfer, commandant d'escadille d'une escadre de stukas, a coulé un croiseur britannique dans les parages de la Crète et un croiseur soviétique devant Kronstadt. — Grâce à l'intervention héroïque de sa formation, le capitaine Zemsky, commandant de groupe d'une escadre de stukas, a pris une part considérable au succès des combats défensifs à l'est. Au cours de plus de 300 raids, lui et ses équipages ont remporté des victoires éclatantes qui ont souvent décidé du sort de la bataille. — Pysant sans compter de sa personne, le lieutenant Lotze, chef de batterie dans un régiment d'artillerie antiaérienne, a apporté aux troupes de terre une aide décisive dans les combats défensifs à l'est, par son intelligente direction et son énergie dans l'action. — Le lieutenant Stepp, commandant d'escadille d'une escadre de bombardiers piqueurs, est un des plus vieux aviateurs de stukas, et a accompli jusqu'à présent 418 raids. Par la destruction de tanks et de colonnes ennemis, il a puissamment contribué à repousser les attaques de l'adversaire sur le front oriental. — Au cours de ses raids audacieux, le sous-lieutenant Lukesch, pilote dans une escadre de bombardement, a été abattu deux fois derrière le front et deux fois, lui et son équipage sont parvenus à se frayer un chemin à travers les lignes ennemies. Ses attaques de nuit répétées contre une usine d'aviation ennemie ont été particulièrement efficaces. — Au cours de plus de 370 raids contre l'Angleterre et l'Union Soviétique, le sous-lieutenant Gallowitz, pilote dans une escadre de chasse, s'est distingué de manière éclatante. Il a descendu 41 avions ennemis ainsi que trois ballons captifs anglais. Il a également fait la preuve de son extraordinaire vaillance au cours de nombreuses attaques en vol rasant. — En Afrique du Nord, l'adjutant-chef Otto Schulz, pilote dans une escadre de chasse, a remporté en un seul jour ses 40^e, 41^e et 42^e victoires aériennes. — L'adjutant-chef Wagner, pilote dans une escadre de chasse, a descendu 47 avions ennemis. Attaqué au cours d'un vol d'escorte par cinq chasseurs adverses, il parvint à abattre quatre des assaillants. Il est tombé en héros sur le front oriental. — Au cours des combats devant Lelina-Grade, l'adjutant Sassen, chef de groupe dans un régiment de parachutistes, a contribué de manière décisive à repousser une attaque ennemie dirigée contre une tête de pont d'une grande importance stratégique. — En Afrique, le sergent Heintze, chef de pièce dans une batterie d'a.a., a roulé plusieurs fois à la rencontre de l'ennemi sous le feu le plus violent et sans le moindre abri, et a, jusqu'à sa blessure, détruit à lui seul avec sa pièce 23 tanks et une batterie ennemis.

Photos du correspondant de guerre Melchior (Sch. V), Scheit-OKW (14)

L'alime

L'essence d'aviation, et ce

Les vraies révolutions, celles qui ont transformé de fond en comble la vie des hommes, ne sont pas toujours celles qui se trouvent consignées dans les livres d'histoire. Qu'un roi en renverse un autre, ou qu'une province soit annexée par tel ou tel État, cela ne change pas grand'chose au style de l'existence. La mise en service de la première machine à vapeur, deux cents ans plus tôt, est par contre un fait qui a exercé ses effets jusque dans les moindres recoins de notre monde. A cette époque, la force musculaire humaine ou animale fut définitivement éliminée de la grande concurrence des énergies. La découverte qu'un morceau de charbon peut non seulement donner de la chaleur en brûlant, mais aussi fournir un travail pratique et utile, a complètement révolutionné l'univers.

Nous nous sommes depuis lors trop accoutumés à cette possibilité pour nous en représenter encore toute la portée. Nous avons appris à penser par matières premières, et nous savons depuis longtemps quel rôle déterminant les « sources d'énergie » jouent dans l'économie moderne. L'évidence du mot célèbre d'un homme d'État : « Sur une vague de pétrole nous avons nagé vers la victoire » nous saute immédiatement aux yeux. Et pourtant, il n'y a pas plus de cinquante ans que les moteurs à combustion ont entonné leur chant sonore. Et il vaut peut-être la peine de s'expliquer pourquoi les combustibles devaient avoir une action si révolutionnaire, en quoi consiste leur position-clé, et comment ils accomplissent leur travail important. Commençons par quelques chiffres. Un kilogramme d'essence fournit en brûlant environ 10.000 calories, ce qui correspond à environ 16 chevaux-vapeur pendant une heure. Si l'on songe qu'en service continu un cheval vivant ne fournit pas plus de 0,5 CV, on comprend exactement l'importance de ces chiffres. En fait, l'essence est plus riche en énergie qu'un puissant explosif : la différence réside uniquement dans le fait que l'explosif détone en quelques fractions de seconde, tandis que l'essence prolonge sa combustion sur un espace de temps beaucoup plus long, qu'elle agit donc par une lente poussée et non par choc brutal. Et si l'on demande de quelle manière une énergie donnée peut être transmise avec le minimum de poids, on apprend que c'est l'essence qui l'emporte de loin sur ce point. 60 grammes d'essence contiennent suffisamment d'énergie pour fournir pendant une heure un rendement de 1 CV ; si l'on parvenait à construire le « moteur à explosif », dont des inventeurs ont rêvé et rêvent encore aujourd'hui, on devrait employer pour le même rendement 300 grammes d'explosif, c.a.d. cinq fois davantage ; et si enfin on voulait utiliser comme force d'impulsion celle d'un mouvement d'horlogerie à ressort, celui devrait peser 30.000 kilogrammes, pas moins. On voit donc l'immense supériorité des combustibles liquides, lesquels, surtout dans l'aviation qui lésine sur le moindre gramme de poids, ne trouveront pas de sitôt de concurrents sérieux.

Tel est le « panegyrique de l'essence » que fait le théoricien. Mais l'homme de la pratique, le constructeur de moteurs, intervient aussitôt pour verser de l'eau dans le vin de notre enthousiasme. « Tout cela est très joli », dit-il. « Mais premièrement le meilleur moteur ne parvient même pas à tirer de l'essence plus du quart de l'énergie qu'elle serait capable de fournir. Deuxièmement, l'essence ne livre pas cette énergie de bon gré, mais tend à toutes sortes de perfidies, comme par exemple au « cognement », pour n'en citer qu'une. Et troisièmement, l'aviation précisément pose toute une série de problèmes spéciaux qui viennent rendre notre tâche beaucoup plus difficile que celle du constructeur d'automobiles, par exemple. » Voyons donc à quel point ces plaintes sont justifiées. A cet effet, il nous faut considérer brièvement le sort que subit le combustible dans le moteur. Il est suffisamment dramatique. Comme on sait, le cylindre doit tout d'abord être rempli d'un mélange de combustible et d'air, lequel doit être comprimé, puis allumé. Autrefois, on faisait aspirer air et combustible par le moteur lui-même par l'intermédiaire du carburateur. Dans nos groupes motopropulseurs moder-

nt du moteur

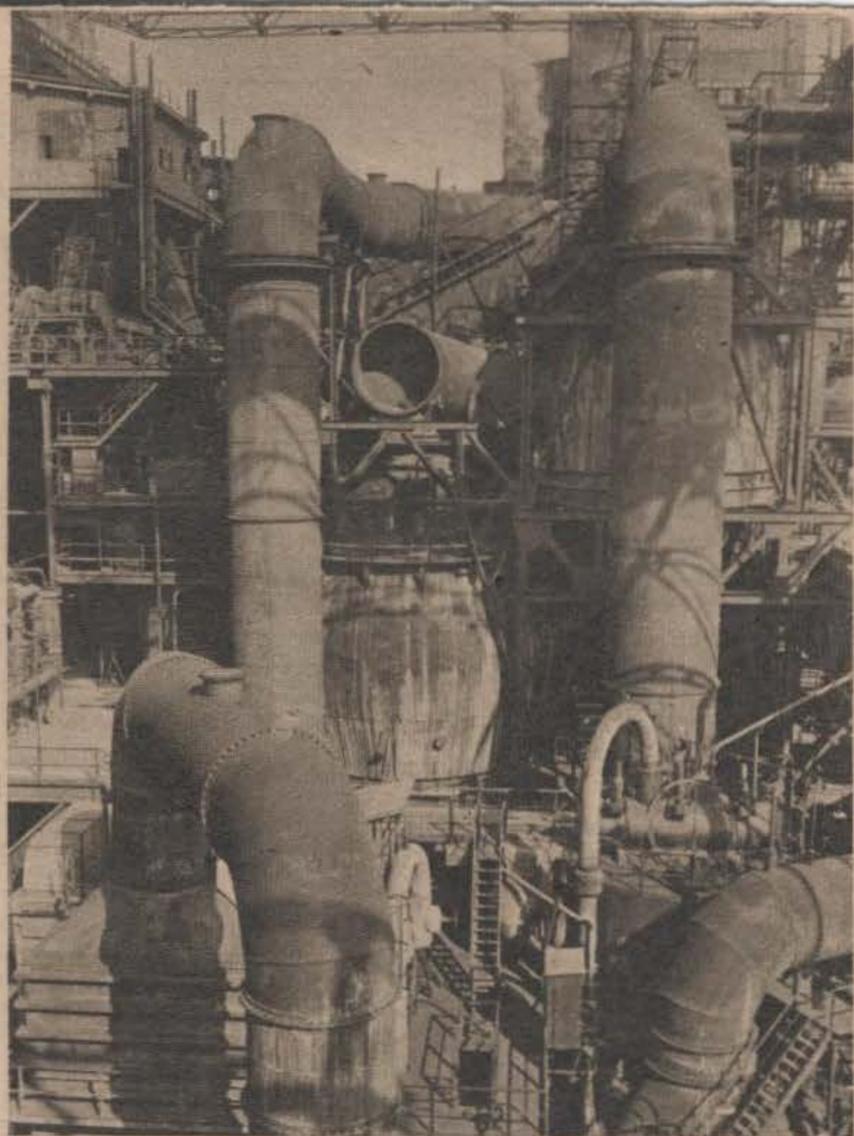
qu'il faut savoir à son sujet / Par le Dr. Paul Karlson

nes, l'air est d'abord surcomprimé afin que, même aux grandes altitudes, le moteur en reçoive encore suffisamment pour « respirer », et le combustible est injecté à l'aide d'une petite pompe. Le procédé d'injection possède d'importants avantages, il est notamment réfractaire au givrage. Mais on conçoit immédiatement la difficulté des problèmes de construction qu'il a fallu résoudre pour en arriver là quand on songe que la pompe ne doit à chaque fois injecter dans le cylindre que 250 milligrammes de carburant; 250 milligrammes, ce sont 5 gouttes normales, comme les 5 gouttes de médicament que le médecin prescrit parfois. Cette infime quantité doit être exactement dosée, puis répartie dans tout le cylindre, « atomisée », et doit enfin se vaporiser... et tout cela en l'espace d'un centième de seconde! Et en un trois-centième de seconde, le mélange entier doit alors brûler, de sorte que les gaz de combustion chauds, en se dilatant, repoussent le piston. Comme on le voit, on demande beaucoup au carburant, et c'est précisément à l'essence d'aviation que l'on pose les plus hautes exigences.

Une bonne essence d'aviation doit posséder une absolue sécurité de service, c'est-à-dire qu'elle ne doit laisser après combustion aucun résidu capable de mettre le moteur en danger, et qu'elle ne doit pas contenir d'impuretés qui pourraient encrasser les gicleurs. Elle doit encore se gazéifier facilement afin de fournir toute son énergie, afin que le moteur démarre facilement et réagisse à tous les mouvements du levier des gaz. Elle doit aussi être insensible au froid, car, même aux altitudes moyennes, l'avion rencontre souvent des températures arctiques. Enfin, le carburant doit être anti-détonant. Que signifie cela? Bien qu'on parle communément de « moteur à explosion », cette désignation est fautive, car, loin d'exploser, le mélange carburant-air doit au contraire brûler avec une flamme calme et régulière. Normalement, la flamme partant de la bougie d'allumage se propage dans le cylindre à une vitesse de 15 à 20 mètres par seconde, jusqu'à ce qu'elle ait atteint le moindre recoin. Ce faisant, la flamme pousse en quelque sorte devant elle le reste de gaz non encore brûlé. Or, si on élève le taux de compression afin d'augmenter le rendement du moteur et de mieux exploiter le carburant, ce processus est troublé: la vitesse de combustion devient soudain vingt à trente fois plus élevée, le reste de gaz s'enflamme d'un seul coup et provoque des maxima de pression et de température exagérément hauts. Le piston reçoit soudain des chocs rudes et dangereux, la chaleur dépasse par endroits toute mesure supportable — en un mot, le moteur « cogne ». D'innombrables expériences ont été faites, des douzaines de théories ont été établies pour expliquer ce phénomène. Bien que nous ne puissions encore en démêler entièrement les causes, nous savons du moins avec certitude que, même dans le cognement, le processus de combustion commence de manière tout à fait normale

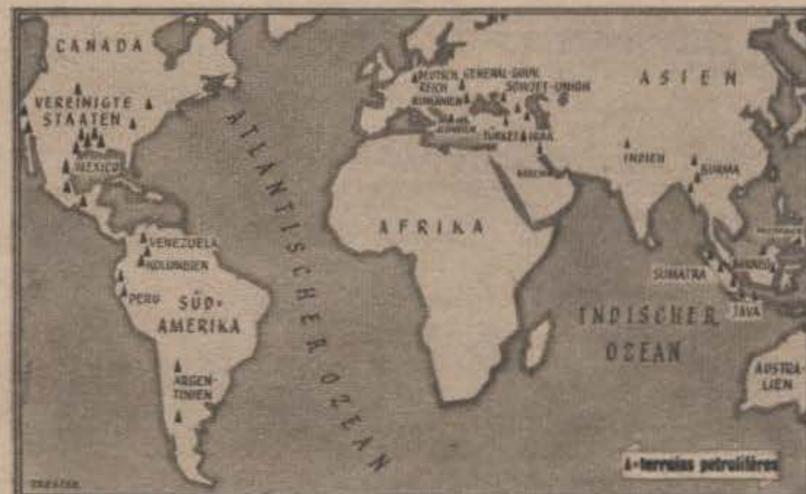
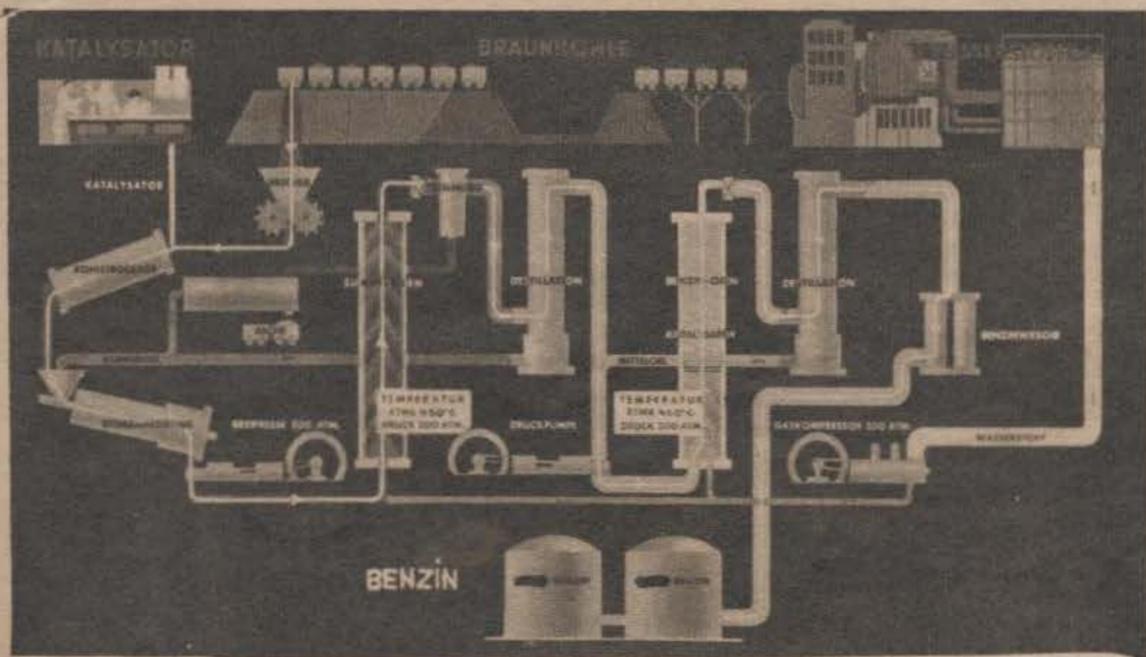
pour s'accélérer soudain prodigieusement. La flamme ne progresse plus vers le reste de gaz en un large front homogène, mais l'incendie se déchaîne simultanément à « l'arrière » en plusieurs endroits; le front interne du reste de gaz ne résiste donc pas, et son effondrement rapide et complet en est la conséquence. Un moteur qui cogne devient trop chaud, il est mécaniquement menacé, et de plus le combustible est mal utilisé. Un remède s'impose, mais lequel? Il s'est révélé qu'un rôle important est joué, d'une part, par les caractéristiques de construction du moteur — notamment par le taux de compression et la forme de la chambre de combustion — mais surtout aussi par la nature chimique du carburant.

L'essence est loin d'être un corps homogène. C'est au contraire un mélange de substances, différentes en dépit de leur affinité chimique, appelées hydrocarbures, et qui sont des combinaisons de carbone et d'hydrogène. Le comportement du combustible dans le moteur dépend de la structure chimique, de la forme de la molécule de l'hydrocarbure. Les molécules les plus simples, qui ressemblent à une chaîne allongée, ont une forte tendance au cognement. Meilleures sont les substances telles que le benzol, dont la molécule forme un cycle fermé. Mais les plus parfaites sont les molécules arborescentes, qu'on peut s'imaginer sous forme d'un grillage de fil de fer, et dont le principal représentant est l'isooctane. C'est sur cette découverte que se base la mesure du pouvoir anti-détonant d'un carburant: l'indice d'octane. On fait marcher un moteur dont le taux de compression peut être modifié tout d'abord avec l'essence à examiner, et on détermine à quel moment il commence à cogner. Puis on l'alimente avec un mélange composé d'un combustible ayant tendance à cogner (heptane) et d'un carburant anti-détonant: l'isooctane. Si l'on constate par exemple que le moteur commence à cogner quand le mélange contient 87% d'isooctane, on attribue à l'essence examinée l'indice d'octane 87. C'est là l'indice standard de nos essences d'aviation actuelles, et il caractérise déjà un carburant de très haute valeur, dont les qualités, il y a dix ans encore, n'étaient atteintes que par des combustibles de course spéciaux. Depuis 1928, le rendement des moteurs a augmenté d'un tiers environ rien que par l'élévation du nombre d'octanes de 50 à 87. Pour augmenter le nombre d'octanes, on mélange l'essence à du benzol, de l'alcool, et, depuis peu, à de l'isooctane. Mais on a encore fait une découverte d'une importance décisive: on a constaté que de très faibles doses (moins d'un gramme par litre) de tétraéthyle de plomb ajoutées à l'essence suffisaient



Vue partielle d'une installation de gazéification de lignite pour la production d'essence synthétique

pour réduire considérablement la tendance au cognement. Le plomb est le meilleur « anticognant ». On voit donc que l'essence d'aviation moderne n'est pas du tout un produit simple. Elle ressemble à un acier affiné, dont les propriétés ont été portées au plus haut degré de perfection par des alliages rationnels, et, en fait, on parle aussi de carburants alliés. Naturellement, la nature ne nous fournit pas ces essences telles que nous les désirons. Le pétrole, tel qu'il coule du trou de sonde, est un produit extrêmement primitif. Il doit, par des raffinages et distillations répétés, être tout d'abord épuré et décomposé en ses différents éléments. Il n'y a point là de quoi nous surprendre, car les myriades d'animalcules marins, dont les corps, en se décomposant, forment le pétrole au cours de millions d'années, ne furent pas créés pour livrer un jour de l'essence d'aviation! Mais ce que la nature n'a pas pu ou n'a pas voulu, l'homme en est capable aujourd'hui. Dans les fours catalytiques de nos usines chimiques, nous produisons synthétiquement les hydrocarbures de l'essence. De 1933 à 1938, la production allemande d'essence est passée de 600.000 à 1.800.000 tonnes. On a fait ici une vertu de la nécessité. L'Allemagne, pays sans pétrole, est aujourd'hui un grand producteur d'essence. Et nos chimistes continueront à veiller à ce que les nombreux milliers de moteurs éternellement affamés reçoivent non seulement leur nourriture, mais aussi à ce que cette nourriture soit la meilleure possible.



Cette carte illustre les sources pétrolières du monde. Comme on le voit, cette bénédiction de la nature n'est pas échuë au continent africain

A gauche: Représentation schématique de la production d'essence synthétique d'après le procédé d'hydrogénation à haute pression des usines I. G. Farben

Deux fois trente-six coups

Deux canons DCA contre trois trains blindés

Raconté par W. Marek
d'après un rapport de l'adjudant Kramm

« Depuis trois jours déjà, nous roulons dans un épais brouillard avec nos deux canons DCA de gros calibre. Depuis trois jours, nous battons les voies ferrées de notre secteur, avançons à travers champs avec l'infanterie. Des lance-grenades et mitrailleuses soviétiques tirent sur nos colonnes. Tout est gris sur gris, on voudrait déchirer le rideau tendu devant le ciel pour pouvoir enfin apercevoir l'adversaire et se jeter sur lui... Trois trains blindés ennemis roulent, aboyant de tous leurs canons, sur les voies ferrées du bassin du Donez. Ils sont toujours là où notre infanterie veut enfoncer le front adverse, et déversent des grêles de projectiles sur nos compagnies et nos trains d'équipages. Un de nos régiments d'infanterie est arrêté depuis deux jours. Ça ne peut pas continuer comme ça... »

« Quelle distance jusque là-bas ? » demanda le caporal Sonnemann. Il plongea son couteau de poche dans sa gamelle, enroula quelques nouilles autour de la lame, les examina d'un air critique, et lança un coup d'œil dans la direction de Schulze. « Alors ? » Schulze reposa le télémètre qu'il avait, par précaution, emprunté à la troupe d'a.a.a. légère, et l'appuya contre la chenille du tracteur. « Quinze cents ! » dit-il. Soigneusement, il tira sa capote autour de ses genoux, s'accroupit et saisit sa gamelle. Le sous-lieutenant et l'adjudant Karl arrivaient, enjambant les buissons. Ils étaient blêmes, pas rasés, mais leurs mouvements étaient vifs et précis, comme toujours quand il se préparait quelque chose. « Le canon Berta est en panne : rupture d'essieu », dit-il. « Prenez le tracteur avec l'avant-train d'Anton. La pièce doit être ramenée coûte que coûte ! » Puis il se tourna vers Karl. « La situation est claire, n'est-ce pas ? La position définitive est là-bas, entre les maisons. Vous allez l'occuper à la tombée de la nuit. Elle doit être parfaitement camouflée. Puis vous attendez jusqu'à ce que les trois trains blindés apparaissent. Le troisième est à liquider en premier. » Il tourna les yeux vers les hommes du canon César. « Ce dont notre troupe est chargée aujourd'hui », dit-il lentement, « n'est pas une petite affaire. Outre le canon Berta, le camion de munitions est aussi resté en panne. Nous avons ici trente-six coups par pièce ! Les trains blindés en ont, hier, tiré quatre mille sur le village où se retranche notre infanterie ! » Il s'interrompit quelques instants. « L'ordre sera exécuté ! Mais réfléchissez vous-mêmes aux conséquences d'un mauvais camouflage ! » Il s'éloigna, se retournant encore pour crier : « Je suis à l'autre pièce si vous avez besoin de moi ! » Les hommes restèrent seuls, ruminant l'importance de ce qui venait d'être dit. Ils occupaient leurs mains de quelque façon, mais leur esprit était ailleurs. « Ça s'annonce bien, nom d'un tonnerre ! » cria tout à coup Sonnemann.

L'obscurité se fit peu à peu. La neige tombait. Au loin, des coups de feu isolés retentissaient. Il était étrange de s'imaginer qu'à ce même moment des hommes rampaient dans la neige, épaulaient leur fusil, et tiraient dans le noir, sans savoir où. Le caporal Sonnemann se tourna sur l'autre côté. Il avait froid. Il était couché sur le tracteur ; il se heurta à droite au banc, à gauche aux râteliers, et s'éveilla. L'adjudant Karl le secouait. « Dehors ! » dit-il, « deux hommes doivent partir à la recherche du canon Berta. En route ! » Sonnemann se laissa glisser à terre, jura. Warneck se trouvait déjà en bas. Il faisait noir comme dans un

Karl. « Mon flair, mon flair ! » répondit Sonnemann d'un air triomphant.

« Maintenant, tous au travail ! » commanda l'adjudant. « En position, et sans bruit inutile ! »

Hahnen fit démarrer le tracteur. Lentement, le canon se mit en mouvement. L'équipe avançait à côté. L'adjudant Karl montrait le chemin. Sa lampe de poche brillait sans cesse devant le tracteur. Ils mirent une demi-heure pour parcourir les cent mètres. Pour finir, l'équipe entière unit ses forces pour tirer le canon. De l'autre côté, des fusées lumineuses montaient dans le ciel, des signaux à éclat clignotaient, l'appareil d'informations soviétique travaillait. Ce qui restait à faire maintenant devait être exécuté dans le plus grand silence. La pièce se trouvait devant un mur à demi démolí, le canon pouvait juste passer par-dessus. A droite et à gauche se dressaient une maison et une grange.

« A vingt mètres devant nous doit encore se trouver une hutte de planches. Il faut la démolir pour que nous ayons le champ libre ! » déclara l'adjudant. A l'aide de leur lampe de poche, ils cherchèrent le chemin. Juste devant eux se trouvait une fosse à purin. « S'ils nous envoient une paire de coups portants, tu seras tout le temps à essuyer tes lunettes ! » dit à mi-voix Sonnemann à Schulze.

A quatre, ils se mirent à démolir la hutte. Puis ils transportèrent les planches jusqu'au canon autour duquel ils construisirent une remise. Pour finir, l'embouchure seule dépassait encore. « Il doit suffire de quelques coups de pied pour abattre la baraque tout entière ! » déclara l'adjudant Karl. « Nous n'en aurons plus besoin quand nous tirerons ! » Après six heures de travail, ils eurent terminé. « Viens ici ! » dit Sonnemann à Schulze. La dernière demi-heure, il l'avait employée à confectionner une sorte d'abri en planches. « Je suis de garde ! » répondit Schulze. « Alors tu n'as pas de veine ! » reprit Sonnemann. « Je te souhaite une bonne nuit. Aie donc l'extrême obligation de me réveiller quand la guerre commencera. Mais avec ménagement, s'il-te-plait, je suis si nerveux ! »

Schulze se mit à regarder dans la nuit. Partout retentissaient les bruits d'une guerre cachée. Le métal sonnait contre le métal, quelques signaux lumineux s'élevaient en sifflant dans le ciel.

A l'aube, vers six heures et demie, un faible panache de fumée apparut au sud-est. Un second suivit peu après, puis un troisième.

L'adjudant Karl observait à travers le télémètre. « Deux mille huit cents ! » dit Schulze. « Quatre tourelles ! » déclara Karl. « Il tire, maintenant ! Je voudrais bien savoir sur quoi ! »



Un officier d'infanterie arriva hors d'haleine, sauta par-dessus les ruines de la grange et cria : « Tirez donc, enfin... ! »

Illustrations Max Ludwig

four. Ils se mirent en route. Quelque part, dans le lointain, une mitrailleuse crépitait.

Deux heures plus tard, ils étaient de retour... avec le canon Berta. « Comment l'avez-vous retrouvé ? » demanda

« Sacré tonnerre ! » s'écria soudain Schulze. Au même instant, Karl hurla : « Couchez-vous ! » Tous se jetèrent sur le sol. A vingt mètres devant la pièce, une fontaine de terre et de neige jaillit tout à coup. Une moitié de poutre vola dans l'air et s'abattit avec fracas sur le canon. « Saleté de cochonnerie ! » cria Sonnemann. « Ils tirent avec du bois, maintenant ! »

Une grêle de projectiles se mit à pleuvoir autour de la position. L'adjudant Karl se tenait tout près de la pièce et observait. Sonnemann hurla dans le fracas : « Ils nous ont repérés, ils vont nous faire notre affaire ! » Karl secoua la tête. « Nous devons encore attendre ! » répondit-il, hurlant aussi. « Ils doivent encore approcher ! Nous attaquerons alors le troisième train blindé ! »

Mais le troisième train blindé ne vint pas. Les deux premiers s'allongeaient sur les rails comme de grosses chenilles noires, leurs locomotives lançaient dans le ciel des bouffées de fumée. Et ils crachaient du feu de douze canons à la fois. Un coup portant atteignit la grange et en déposa le toit à côté de la pièce. Mais personne ne fut blessé. Un officier d'infanterie arriva, hors d'haleine, sauta par-dessus les débris de la grange, cria à Karl : « Tirez donc, enfin. Vous êtes repérés depuis longtemps ! » En repartant, la mitraille l'obligea à plonger un instant sous les ruines. « Tirez ! » cria-t-il encore.

Les deux premiers trains blindés se trouvaient maintenant à 1.500 mètres. Mais le troisième paraissait vouloir rester à couvert. On n'apercevait de lui qu'un panache de fumée au-dessus des maisons. Une heure s'écoula sans qu'il parut.

L'adjudant Karl se résolut alors à donner le signal. Attendre davantage était maintenant inutile.

Le canon était pointé depuis longtemps. Sonnemann enfourna l'obus. Karl éleva la voix : « Correction, cinq à droite ! Feu ! » Le coup partit.

« Coup portant ! » dit Karl. L'œil rivé de nouveau au télémètre il exposait, clairement et brièvement, ce qu'il voyait. La machine exhalait de grosses bouffées de vapeur blanche. Mais elle était arrêtée, elle ne pouvait plus avancer et barrait le chemin du retour au premier train.

« Pointez à gauche sur le premier train blindé ! » commanda Karl. Plusieurs coups partirent l'un après l'autre, la pièce tremblait à chaque recul, mais les pieux tenaient ferme dans le sol dur.

Les deux trains blindés tiraient maintenant avec furie. Chaque coup partant de la pièce d'a.a.a. devait porter. Et ces coups portants devaient se succéder avec la rapidité de l'éclair. Si l'adversaire avait le temps de régler son tir, les canons DCA étaient perdus. Une douzaine de lourds canons cuirassés contre deux pièces qui n'avaient rien que quelques planches devant elles, et qui ne disposaient chacune que de trente-six coups !

L'adjudant énonçait les corrections. Après la destruction de la troisième tourelle, il avait découvert que, de l'une à l'autre, il n'avait à déplacer le feu que de seize

degrés. De hautes flammes jaillirent de la quatrième tourelle. Leur lueur était étrangement crue dans la grisaille trouble du matin. Quand le premier projectile atteignit le sixième wagon blindé, une faible explosion retentit. Le toit du wagon se souleva lentement, puis retomba. Et à ce moment, un poing géant sembla s'être abattu sur le wagon. Il parut s'effondrer complètement sous l'action du toit, qui, pourtant, ne pouvait absolument pas produire un tel effet. Mais au même instant toutes les parties du wagon volèrent en l'air à une hauteur prodigieuse comme une énorme fontaine de fer et de bois. Le wagon tout entier était anéanti. Il devait avoir contenu les munitions du train. Celui-ci était maintenant coupé en deux tronçons, entre lesquels gisait un monceau de débris fumants.



« Ah, dis donc, tu as vu ça ? » s'écria Sonnemann. Il arracha son gant parce que les obus lui glissaient des mains. Il se mit à charger à main nue.

« Seize à droite ! » dit Schulze.

A ce moment, éclata dans l'emplacement un fracas inouï qui assourdit tous les hommes. Sonnemann alla donner du menton contre la culasse, Schulze fut arraché de son siège et l'adjudant Karl tomba sur le côté. Un des pourvoyeurs se mit à crier. Impossible de déterminer si c'était un juron, une exclamation ou un cri de douleur. Un autre gisait sur le sol à côté d'un panier à munitions déchiqueté qu'il s'appropriait sans doute à sa guise. Il tenait un pieu à deux mains, la figure pressée contre le montant latéral. Sonnemann épongea le sang qui coulait sur son menton. La tête de Schulze s'appuyait sur l'appareil de pointage.

« Schulze » cria Sonnemann, « Schulze ! »

Celui-ci se dressa lentement. Son visage était complètement noir, ses yeux extraordinairement élargis. Il regarda fixement Sonnemann. « Pas encore ! » murmura-t-il en souriant faiblement.

Sonnemann tourna les yeux vers les pourvoyeurs. C'est Schumann qui saigne, réfléchit-il. Une flaque brun rouge se formait sur le montant latéral. Puis son regard tomba sur les trois paniers à munitions. Ils étaient comme pulvérisés. Les obus étaient réduits en miettes et s'étaient mélangés aux débris des paniers. Et n'avaient pas explosé. Lentement, le prodigieux de cet événement se fit jour dans son esprit. Mais la voix de l'adjudant Karl retentit soudain : « Warneck s'occupe des blessés. Seize à droite, feu ! »

Sonnemann se précipita lui-même vers le prochain panier, arracha l'obus, l'engouffra dans le canon. « Amenez les munitions ! » cria-t-il. A ce moment, il s'entendit crier lui-même. « Munitions ! »

Au même instant, il perçut la réponse extraordinairement claire du pourvoyeur qui se trouvait près de lui, un homme tout jeune récemment arrivé à la batterie, et qui prenait part à son premier combat. « Munitions épuisées ! »

L'adjudant Karl se retourna comme l'éclair. « Vous et Schönbauer courez immédiatement à l'autre pièce pour en chercher ! » Il reprit le télémètre : A droite, sei... Mais il se souvint soudain qu'ils n'avaient plus de projectiles. Il reposa l'instrument, regarda Sonnemann. Ses mouvements étaient ceux d'un automate. Sonnemann prit le télémètre. « Le troisième train blindé, » dit-il d'une voix calme.

Mais ce n'était qu'une locomotive qui sortait du bois en haletant. Quelques silhouettes noires en sautèrent, s'efforcèrent d'accrocher le dernier wagon du deuxième train à la locomotive. Et eux se trouvaient ici, incapables d'empêcher cela. Munitions, munitions !

Heureusement, les deux pourvoyeurs arrivaient en soufflant, portant chacun un panier que, courant encore, ils firent glisser à terre. Sonnemann sauta sur le premier, en arracha un obus qu'il introduisit dans le canon. Schulze avait depuis longtemps repris sa place. « Al-lons-y ! » dit-il seulement.

Le coup partit. Les silhouettes noires se mirent à courir le long des wagons. La locomotive avait reçu quelques éclats. Elle se remit en marche pour s'arrêter aussitôt. Elle n'avait couvert que quelques mètres.

Et maintenant le troisième train blindé surgit lentement du bois. On n'apercevait encore que les superstructures de la locomotive et du premier wagon. Se risquerait-il à approcher davantage ? Plus que cinq coups ! pensait l'adjudant Karl. Plus que cinq coups ! Mais cette fois, la deuxième pièce doit aussi l'avoir dans son champ de tir, pensa-t-il encore.

La locomotive fuma plus fort, ralentit, stoppa, se mit à reculer. Les superstructures menaçaient de disparaître. « Pointez ! ... Feu ! » Les deux pièces placèrent cinq coups portants dans le dernier train blindé !

Puis le calme se rétablit sur le champ de bataille. Un calme sinistre. Plus un coup de feu. Un panache de fumée blanche glissa furtivement au-dessus des maisons. Les canonnières voyaient en esprit les ennemis, cachés par les maisons et le bois, accrocher en toute hâte à la locomotive les wagons restés intacts. Puis ils virent les restes du troisième train se mettre hors de portée, disparaître. Mais les deux autres restaient sur le terrain, démolis.

Le combat était fini. Les deux blessés avaient été emmenés vers l'arrière depuis longtemps. Sonnemann avait glissé entre les lèvres de l'un une cigarette allumée. « Bien le bonjour aux copains ! » lui avait-il dit.

Plus tard, lorsque quelques fantassins vinrent à passer, le caporal Sonnemann était précisément en train de manger une nouvelle portion de nouilles. « Vive l'a.a.a. ! »

cria un des hommes, « vous êtes des frères ! »

Sonnemann enroula les nouilles autour de la lame de son couteau, et, repoussant le compliment d'un geste majestueux : « Si vous êtes jamais dans le jus encore une fois, suffit que vous nous écriviez une carte postale ! »

Tel fut le combat de deux canons DCA contre trois trains blindés soviétiques.

L'île assiégée par les avions

Suite de la page 297

aux aérodromes, à leurs hagas, aux usines, aux pistes d'atterrissage et notamment la réduction des formations aériennes britanniques ont pour conséquence que les éclaireurs stationnés à Malte ne peuvent plus remplir leur mission dans la mesure habituelle et que les bombardiers anglais ne sont plus en mesure d'attaquer les ports de départ et les convois ennemis ! La liaison Italie—Crète—Afrique a pu et peut se maintenir presque sans accroc. Autre point important : les chasseurs britanniques ont été à tel point décimés par les chasseurs allemands et italiens que leur défense contre les attaques allemandes s'affaiblit constamment, sans parler du fait que la destruction de nombreuses batteries de D.C.A. permet aux avions de combat de l'Axe de jeter leurs bombes avec plus de précision qu'auparavant.

Il serait trop long de décrire par le détail la lutte engagée jusqu'ici contre Malte. On connaît, en outre, les succès remportés contre les forces navales britanniques. Le séjour dans la zone de l'île est aussi inhospitalier et dangereux pour les navires que pour les avions anglais. Il devient toujours plus difficile de faire protéger les convois par des destroyers ou des croiseurs ; enfin, la lutte contre les sous-marins, devient, par suite des destructions opérées dans les ateliers de sous-marins et dans les arsenaux de torpilles, toujours plus difficile et plus illusoire. Le siège aérien de Malte a donc déjà abouti à des résultats et à des succès importants.

Qu'est-ce que cela ?



La ville de Hull en flammes pendant une attaque de nuit (La photo a été prise d'un avion en position inclinée)

D'autre part, le siège de Malte par la voie des airs est un exemple désormais classique démontrant que les attaques de jour sont possibles et efficaces lorsqu'elles sont suffisamment protégées par une escorte de chasseurs. La condition en est, comme nous l'avons dit, la supériorité quantitative et qualitative de la protection de chasse, bref la domination de l'air que les formations aéronautiques de l'Axe possèdent depuis des mois dans cette zone.

Mais il y a un autre facteur important dont les Anglais n'ont assurément guère mesuré toute l'immense portée : c'est la question des renforts en matériel etc. Les grosses pertes en avions, canons de D.C.A., munitions, engins de guerre, pièces de rechange et aussi — chose importante — en équipages nécessitent une organisation complète et de large envergure, qui — en raison de la situation géographique et des conditions stratégiques et tactiques de plus en plus défavorables dans l'air et sur l'eau — entraîne des difficultés inouïes et vraiment insurmontables. Dans un long article, paru ici même — (voir l'Adler, No. 5, du 10 mars) — nous avons défini les notions de « ligne intérieure » et de « ligne extérieure » et signalé notamment la position aérienne défavorable de la Grande-Bretagne en Méditerranée. L'Angleterre est forcée de transporter (à l'exception de quelques bombardiers à long rayon d'action) tout son ravitaillement en matériel par la voie maritime, très menacée, qui passe par Gibraltar. Dans des conditions particulièrement favorables, on peut avoir réussi, une fois, à amener par porte-avion de Gibraltar jusqu'à 600 km de Malte des appareils de chasse qui ont pris ensuite leur vol jusqu'à l'île. Mais c'est là une exception qui ne peut guère se répéter. L'Angleterre combat donc ici sur la ligne « extérieure » tandis que les puissances de l'Axe ont l'avantage du plus court chemin et peuvent sans grande difficulté déplacer le centre de gravité de leurs opérations.

La base navale et aérienne de Malte a indubitablement perdu son importance comme forteresse. Les difficultés du ravitaillement s'aggravent de jour en jour. La Grande-Bretagne doit mettre en action un matériel de guerre précieux, pour conserver cette base. Pour cela il faut un gros, un très gros tonnage, lequel ne peut donc pendant longtemps être utilisé pour d'autres théâtres d'opérations non moins importants, surtout si les transports doivent contourner le Cap de Bonne Espérance. Ainsi se trouvent liées, en même temps, de nombreuses unités de la marine britannique qui se trouvent manquer dans d'autres eaux.

Malte est donc devenue pour la Grande-Bretagne une charge d'un poids énorme.

Promotions dans la Luftwaffe

En date du 1^{er} avril 1942, ont été promus : généraux de l'aviation : les généraux de division Ritter et Siburg ; généraux de division : les généraux de brigade Lange-meyer, Fiebig, Schubert ; généraux de brigade : les colonels Zech, Reithel, Olbrich, Baier, Metzner, Kathmann, Heydenreich.



Le délégué de l'Espagne



... de la Roumanie



... de la Wallonie



... de la Slavonie

Côte à côte pour l'avenir de l'Europe

Premier congrès européen d'étudiants du front

Les représentants de la jeunesse universitaire de 16 États européens se sont, pour la première fois cette année, réunis à Dresde pour un congrès qui, après un fécond échange d'idées, s'est terminé sur une proclamation commune. Le Dr. Scheel, Chef des étudiants du Reich, a souligné dans son discours de clôture que ce congrès des étudiants européens a été un témoignage éclatant de la réalité de la nouvelle communauté européenne. Beaucoup des chefs d'étudiants rassemblés à Dresde se sont déjà distingués au front en tant que champions d'une nouvelle Europe en lutte contre le bolchevisme

Au cours d'un séjour dans la capitale du Reich, les étudiants du front ont visité avec grand intérêt le château historique de Sans-Souci



... de la Flandre



... de la Croatie

Le point culminant du congrès fut une grande manifestation politique qui eut lieu au musée allemand de l'hygiène, à Dresde. A droite, au premier plan, le Dr. Scheel, Chef des étudiants du Reich, Gauleiter et Reichsstatthalter



Un coup d'œil dans l'auditoire pendant une des conférences européennes



... de la Hongrie



Photos du correspondant de guerre Casper (Scherl 7), Atlantic (1), Presse-Hoffmann (1), Scherl-Bilderdienst (1)

Le grand amour

Au-dessus de l'amour il reste le devoir; parmi les innombrables destinées qui, surtout au cours de cette guerre, sont soumises à cette loi d'airain, le nouveau film de l'UFA «Le grand amour» en choisit une, qui doit refléter toutes les autres. Dans le rôle d'Anna Hollberg, Zarah Leander doit nous représenter une femme contemporaine qui s'efforce de faire taire même les plus ardents désirs de son cœur pour obéir au devoir



La chanteuse Anna Hollberg (Zarah Leander) et son fiancé, le lieutenant d'escadrille de chasse Paul Wendlandt (Viktor Staal) viennent de fixer le jour de leur mariage. Mais arrive un télégramme qui rappelle le jeune officier à son équipe. — Photo en-bas: Alexander Rudnitzky (Paul Hörbiger) qui accompagne constamment Hanna Hollberg connaît l'amour de celle-ci, mais il persiste à espérer que sa collègue artistique deviendra un jour la compagne de sa vie



La certitude de procurer par ses chants de la joie aux soldats blessés permet à Anna Hollberg de supporter le sentiment de désir nostalgique qu'elle éprouve pour l'aimé, qui d'ailleurs est aussi un camarade des ces braves soldats

Photos UFA (v. Harbou et Klitzke)

En bas: Wendtlandt et v. Etzdorf sont de nouveau au front. Le mariage aurait eu lieu aujourd'hui, mais un ordre est un ordre. Lorsqu'il s'agit de marcher contre l'ennemi le cœur doit se raidir et l'amour s'effacer

Enfin le mariage doit avoir lieu demain. Rayonnante, Käthe (Grethe Weiser), femme de chambre d'Anna Hollberg, déclare aux hommes chargés de la «Casse symbolique» de la vaisselle: «Tout cela est de moi, et bien que je sois si nerveuse, tout doit aller presto subito!»

En bas: Avec un sourire entendu, les invités écoutent, le soir de la Casse d'usage, v. Etzdorf (Wolfgang Preiss) lire avec beaucoup d'humour les vœux traditionnels. Personne ne devine encore que parmi ces missives il y a un ordre télégraphique de rejoindre aussitôt le front



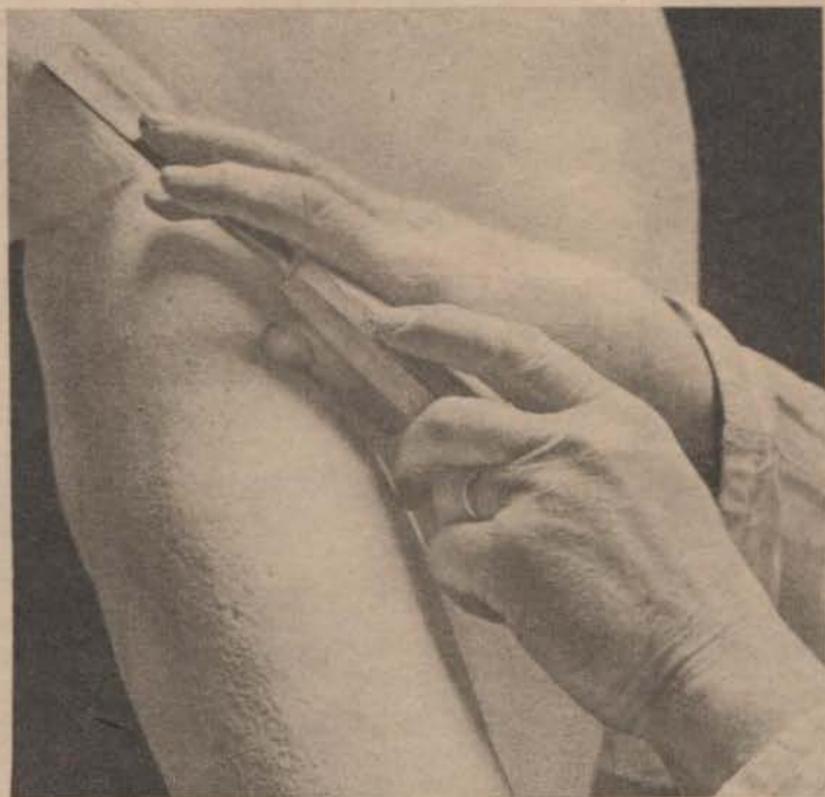
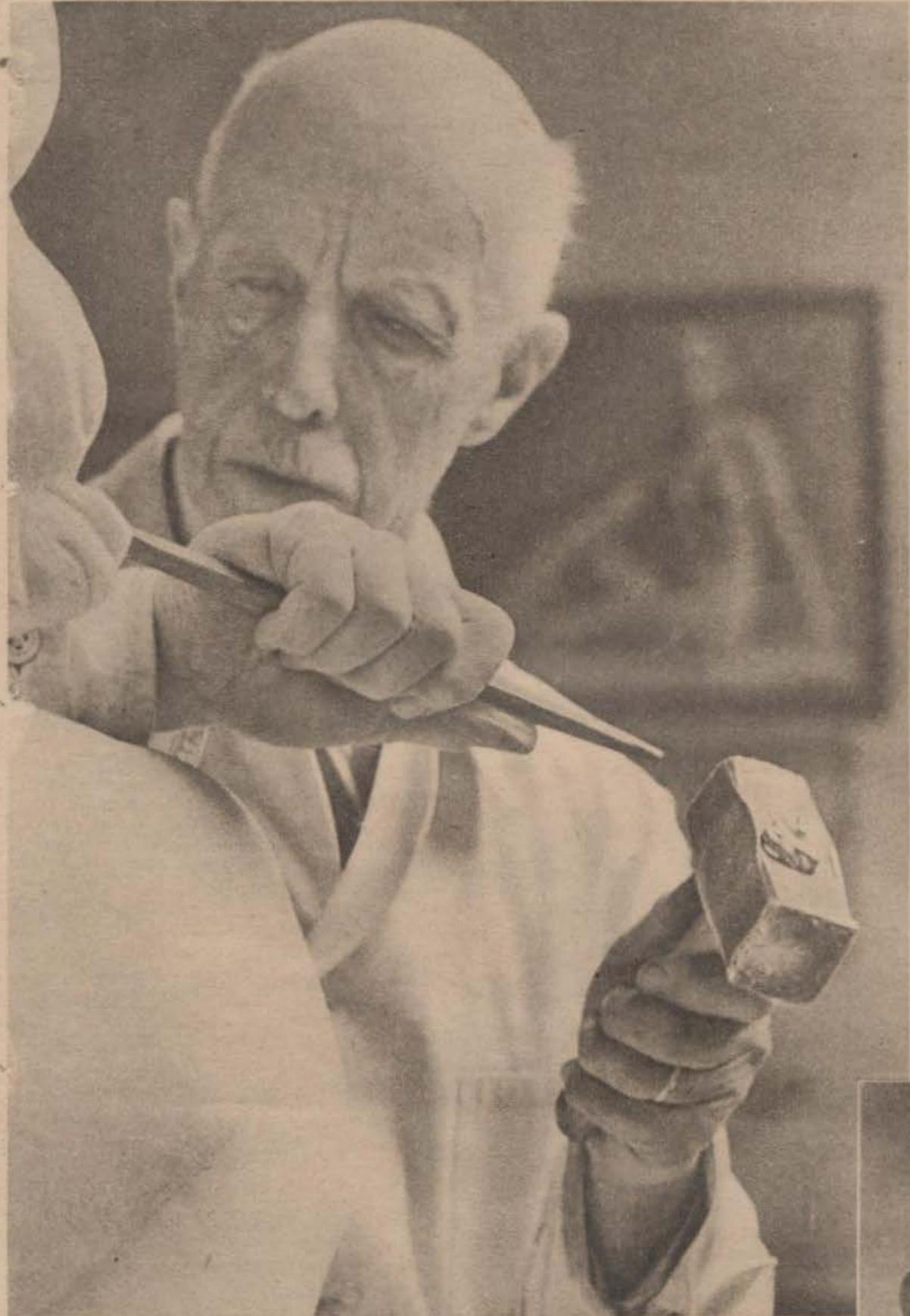
Force et grâce

Les créations du sculpteur Fritz Klimsch

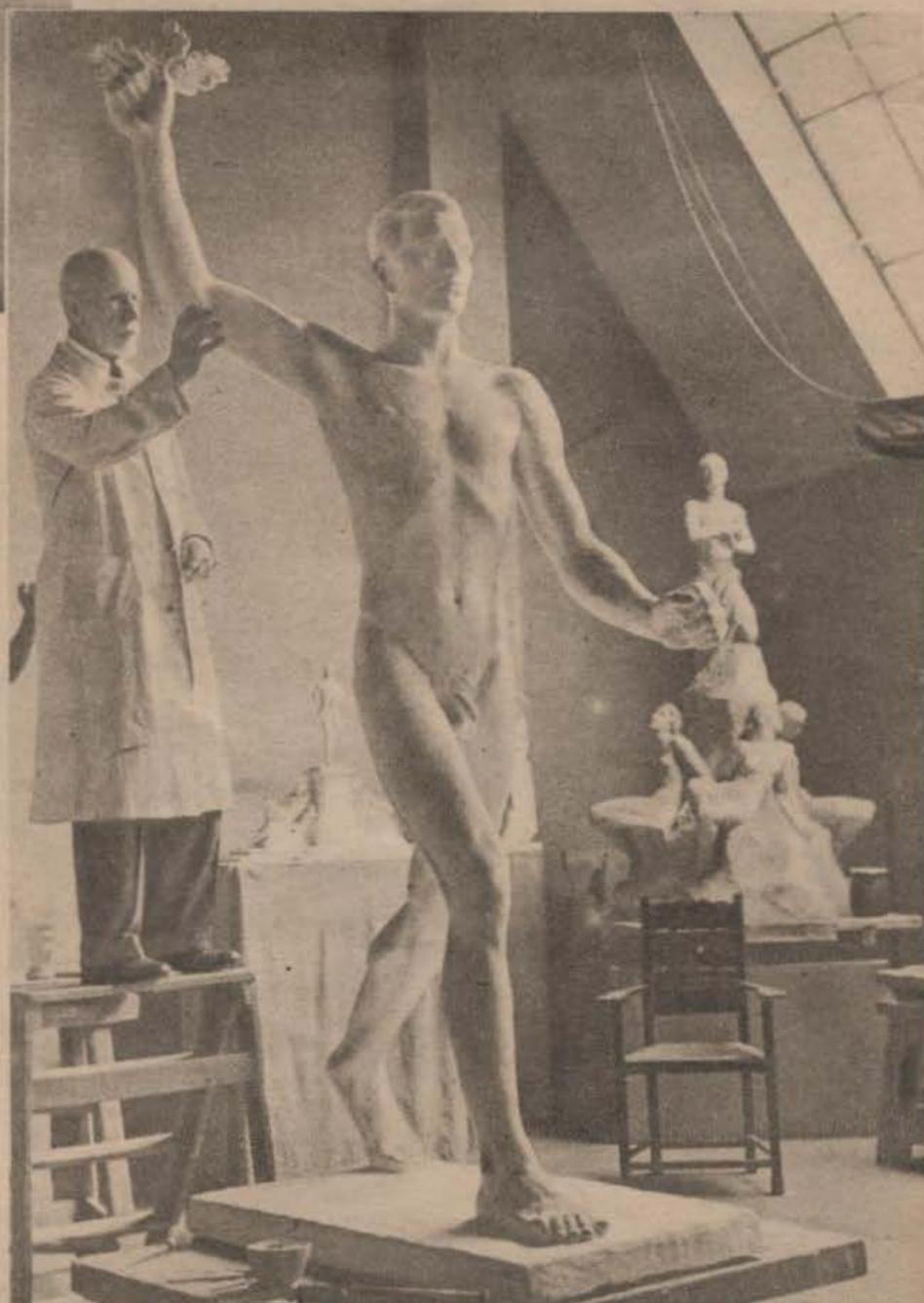
Reportage illustré du Dr. H. Franz

« La création artistique est un renouveau. C'est pourquoi j'aime mes œuvres comme une mère aime ses enfants, et elles me tiennent toutes également au cœur. » C'est là une déclaration faite par le sculpteur francfortois Fritz Klimsch, sous les mains duquel sont nées toute une série d'œuvres remarquables, portraits et nus. Il possède la faculté de donner au marbre la forme qui fait son attrait plastique depuis des millénaires. La puissante imagination de l'artiste a créé notamment le grand monument consacré à Rudolf Virchow, la « Flora » qui se dresse sur le Steinplatz à Berlin, et la « Danseuse » qui se trouve à la Nationalgalerie. Notre reportage d'aujourd'hui traite des plus récents travaux de l'artiste

A gauche: « Continuez, jeune homme, ne vous laissez pas détourner de votre voie » — Klimsch avait 24 ans lorsque Adolf von Menzel lui adressa ces mots qui voulaient dire: Ne laissez pas se perdre votre puissance créatrice ni votre ferme volonté d'atteindre à la beauté. Le marteau dans la main gauche, le ciseau dans la droite, le visage plein de foi tourné vers le bloc de pierre, c'est ainsi que l'œuvre prend forme sous ses mains. — Ci-dessous: Pour la dernière fois, le regard glisse sur une des plus récentes statues: le « Vainqueur », commandée au sculpteur par la ville de Cassel. A l'arrière-plan, à droite, la maquette de la fontaine Mozart à Salzbourg, à gauche l'esquisse du monument de Schiller à Posen

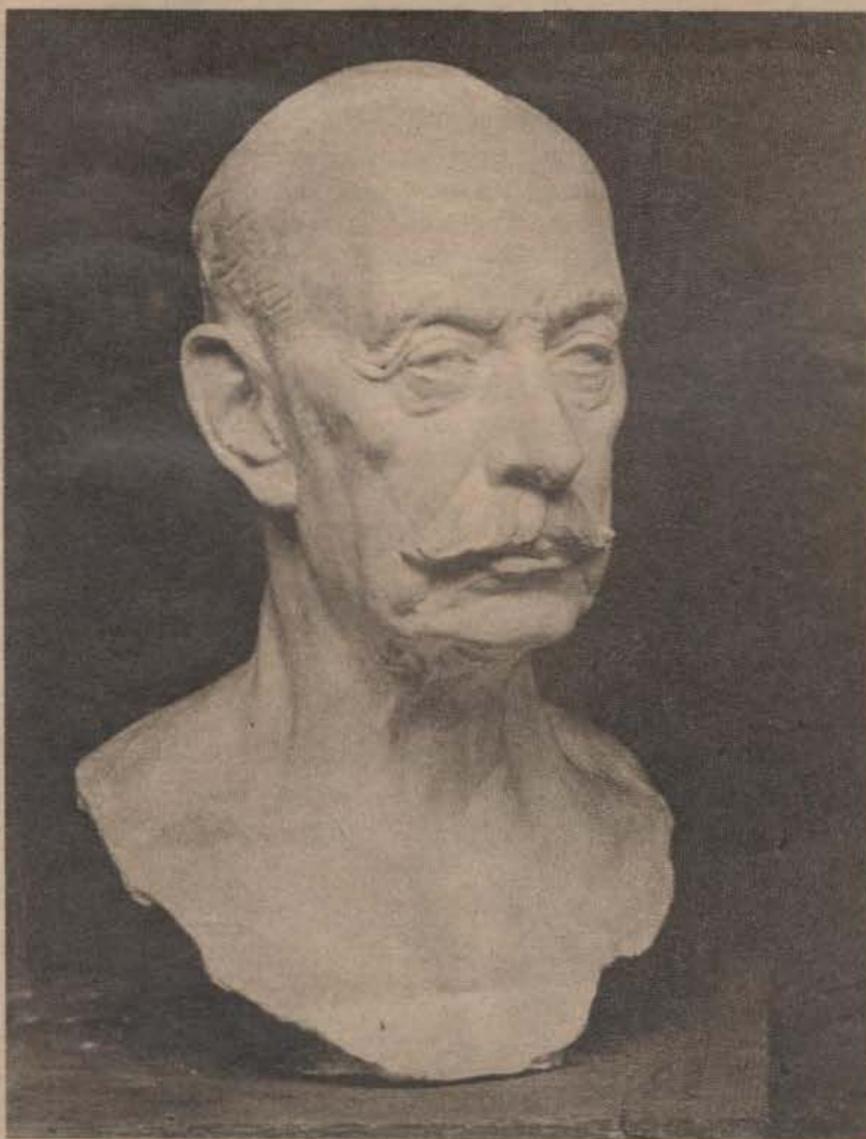


« Je m'efforçai, en me fondant sur mes sentiments et mes conceptions philosophiques, de m'expliquer les lois artistiques fondamentales et de les appliquer ». Ces mots devinrent le leitmotiv de son travail. Sans cesse, le couteau s'attaque de nouveau à la matière jusqu'à ce que « le sentiment purement plastique et monumental et la conception architectonique » se fassent pleinement jour





Cette statue, d'une si parfaite harmonie de lignes, a été appelée « La vague » par le professeur Klimsch. Elle appartient au Dr. Goebbels



Le visage du chef de l'état-major, Alfred von Schlieffen, « avec son regard grave et réfléchi » fascina le sculpteur à un tel point qu'il déclara: « Je dois faire le portrait de cet homme! » — « Quand voulez-vous que je vienne », demanda Schlieffen après une longue visite à l'atelier de l'artiste. Et l'œuvre fut commencée peu après. — A droite: Avec le plus grand soin, l'artiste travaille à cette maquette en plâtre, dont l'exécution définitive en marbre est exposée au ministère de propagande du Reich



Sauvé des griffes des bolchevistes!

L'action héroïque d'un ambulancier d'une troupe de parachutistes

Par le correspondant de guerre Hans-Georg Schnitzer

PK « Notre ambulancier n'oublie personne! » C'est là le plus bel éloge qu'on puisse faire à un brancardier. Derrière ces mots se tiennent les parachutistes de toute une compagnie. Tous se rappellent encore qu'en Crète, suivi d'un âne capturé, il courait sous le feu roulant des mitrailleuses anglaises dès qu'il avait repéré un blessé. Devant Leningrad, où des formations de parachutistes avaient été mises en action dans le combat terrestre, la Croix de Fer de II^e classe qu'il avait gagnée en Crète fut suivie de la croix de I^{re} classe qui lui fut conférée en récompense d'une série de sauvetages, dont nous exposerons ici le plus audacieux.

Au cours d'une grande attaque longuement préparée, les Soviétiques, à l'aide de forces considérables, avaient tenté de rompre la tenaille autour de Leningrad. Pendant des heures, des vagues successives de bolchevistes armés jusqu'aux dents avaient assailli les positions allemandes. Quand ces premières troupes eurent été décimées, les commissaires lancèrent contre nos lignes de nouvelles unités d'ouvriers qui n'avaient reçu qu'une très courte instruction militaire. A leur tour, elles furent fauchées là où les troupes d'élite étaient tombées. Puis les parachutistes livrèrent une contre-attaque. Avançant irrésistiblement à travers les nouveaux soldats soviétiques inexpérimentés qui avaient complètement perdu la tête, une section avait pénétré trop avant dans les positions ennemies. Quand le chef de cette section vit ses hommes exposés au tir de flanc de mitrailleuses adverses, il leur commanda de retourner lentement jusqu'à la ligne atteinte par l'unité voisine. La manœuvre

s'effectua aussi parfaitement que sur le terrain d'exercice, mais il était temps. Car la section avait à peine regagné ses positions que l'ennemi commençait à couvrir d'une grêle d'obus le terrain qu'elle venait de quitter.

A ce moment, un soldat rampa jusqu'à l'ambulancier K., qui était précisément en train de panser un blessé, et lui montra, sur la hauteur opposée dont ils venaient, un camarade qui se soulevait de temps à autre sur les deux bras pour



retomber ensuite dans la neige. Et quand les Soviétiques cessaient un instant de tirer, on entendait nettement ses appels au secours.

« Bien sûr que je vais le chercher! », dit l'ambulancier. « Mais je ne pourrai pas le porter tout seul. Il est bigrement loin! » Aussitôt l'autre se déclara prêt à l'accompagner. Ils se mirent à courir, le dos baissé, mais sans se jeter à terre jusqu'au moment où les Soviétiques recommencèrent à faire feu. Sur la hauteur devait se trouver un poste d'observation, car les projectiles étaient bien visés. Mais chaque fois que quelques grenades s'étaient abattues tout près d'eux, les deux Allemands se relevaient d'un bond et sautaient par-dessus les trous jusqu'à ce qu'un sifflement annonçât l'approche d'un nouveau projectile. Arrivés au fond de la dépression de terrain, ils furent accueillis par de furieuses salves de mitrailleuses. Avec la rapidité de l'éclair, ils se jetèrent derrière la cheminée d'une maison incendiée. Ils ne pouvaient songer à se remettre en route. Les Soviétiques tiraient de flanc, et abattaient continuellement chaque pierre située dans un cercle de quelques mètres autour de la cheminée.

« Leur bande de cartouches finira bien par s'épuiser! », grinça l'ambulancier dans la boue. A peine le sifflement des balles s'était-il interrompu un instant qu'il se hâta déjà de grimper la pente. Quelques instants plus tard, regardant derrière lui, il vit de nouveaux nuages de poussière monter de la cheminée. L'ennemi avait apparemment ouvert un tir de précision sur l'endroit où son camarade se trouvait encore. Avant que le brancardier n'ait atteint le blessé, de nouveaux



Illustrations H. Freder

obus l'obligèrent à se jeter au sol. Soudain, il entendit un cri: « Les Soviétiques arrivent! » Comme piqué de la tarentule, il se dressa sur ses pieds. En quelques bonds, il atteignit le camarade blessé, se jeta à terre à côté de lui, et vit, à quelque cinq cents mètres de distance, des points noirs qui s'avançaient dans la neige. Après un regard sur la blessure, il constata que son camarade ne pouvait être transporté sans avoir été pansé. Avec des gestes rapides et sûrs, il lui lia l'artère de la cuisse, les yeux fixés tantôt sur la jambe atteinte, tantôt sur l'ennemi. « Et maintenant, monte vite sur mon dos! » Le blessé était trop faible pour cela. Le brancardier se glissa donc à demi sous son camarade et l'installa sur son dos en le tirant par le bras gauche. Au prix d'indescriptibles efforts, il rampa ainsi vingt mètres en arrière pour sortir du champ de vision des bolchevistes qui approchaient — puis il se dressa, vacilla, se mit à courir en trébuchant, tombant à terre plutôt que ne s'y jetant lorsqu'il entendait siffler une grenade, traversa finalement la dépression en réunissant ses dernières forces, et vint s'aplatir à côté du camarade qu'il avait laissé à l'aller près de la cheminée.

« Eh bien, mon vieux, c'est une veine que tu sois encore vivant! Jamais je n'aurais pu le remonter seul. Prends-le par les jambes! » Ils ne s'étaient pas encore levés que la mitrailleuse de tout à l'heure se remit à tirer avec acharnement. Maintenant ils couraient pour sauver leur vie.

Complètement épuisés, ils s'affaissèrent en atteignant la section. Le blessé fut aussitôt couché sur une civière. Avant qu'il ne fut transporté à l'ambulance, le brancardier voulut encore lui faire prendre une bonne lampée d'eau-de-vie. Mais en le détachant de sa musette, il s'aperçut que son bidon était percé comme une écumoire.





La petite troupe allemande se trouvait déjà depuis très longtemps en présence de forces ennemies supérieures. Il semblait qu'on n'avait pas de chance de gagner la bataille. Soudain un « Storch » apparaît et en respirant on se dit dans les rangs. Le général Rommel arrive; les chars blindés attaquent. Et on avance par bonds jusqu'à ce que l'ennemi soit rejeté.



GERHARD FIESELER WERKE

Nous sauvons amis et ennemis

Un hydravion allemand repêche deux Tommies en Méditerranée

Par le correspondant de guerre Lempp

L'aube ne fait que poindre dans la baie de la Sude quand notre commandant reçoit l'ordre de partir en mission. Un canot pneumatique occupé par deux hommes a été aperçu dans le secteur X; il doit être recherché et l'équipage sauvé. Il s'agit de deux Tommies abattus au cours d'un combat aérien, et qui, vogant à la dérive en pleine Méditerranée dans leur fragile embarcation, luttent désespérément contre les vagues.

Nous sommes vite prêts à partir; un canot rapide nous conduit à notre brave Do 24, et bientôt le grand hydravion roule sur l'eau pour échauffer les moteurs. Il fait très brumeux, ce matin, et les contours des montagnes qui encadrent notre baie n'apparaissent qu'indistinctement à travers les nuages et le brouillard. Il s'agit donc de faire très attention, les épaves des nombreux bateaux anglais coulés ici par nos stukas et dont les mâts et superstructures s'élèvent au-dessus de l'eau ne sont pas facilement reconnaissables par ce temps. Les moteurs ont maintenant atteint leur température de départ; prudemment, nous glissons sur l'eau évitant les débris du grand croiseur britannique « York », qui, lui aussi, a trouvé ici une fin tragique. Le pilote met les pleins gaz, écumante, l'eau jaillit autour de la cabine de notre Do, qui prend de la vitesse et trace un profond sillon miroitant sur les eaux de la baie. Quelques secondes plus tard nous décollons et nous élevons rapidement pour mettre le cap sur le secteur indiqué.

Une zone de mauvais temps doit être traversée. L'averse fouette les vitres de la cabine et les rafales secouent le lourd avion. Mais notre Do poursuit tout droit sa route. Sous nous, la mer agitée roule de grosses lames. Plus au sud le ciel s'éclaircit, et enfin nous retrouvons le beau temps. A l'est, un clair soleil nous sourit. Il darde ses rayons sur les eaux de la Mé-

diterranée, et la lumière qui se brise dans les embruns est renvoyée en milliers de reflets. C'est un tableau d'une merveilleuse beauté. Nous aurons bientôt atteint notre but. L'adjudant-chef M., observateur et commandant de la machine, calcule encore une fois la distance parcourue; la route est légèrement modifiée, car le vent de côté a changé entretemps. Maintenant nous devons nous trouver dans le secteur prescrit. Il s'agit donc d'explorer systématiquement la mer, à présent.

L'équipage tout entier participe aux recherches et y met toute l'attention dont il est capable. L'adjudant S., un Colonais toujours prêt à rire d'habitude, fixe constamment l'eau d'un air grave. C'est qu'il faut vraiment la plus entière concentration pour trouver un petit canot pneumatique dans l'immensité liquide et mouvante. Le mécanicien de bord lui-même, qui, de coutume, ne quitte pourtant pas volontiers de l'œil ses moteurs et ses tableaux de contrôle, s'est armé de jumelles et fouille la mer du regard. Soudain — impossible de déterminer exactement qui l'a aperçu le premier —, un point jaunâtre apparaît sur l'eau dans le lointain. A peine l'avons-nous découvert que les étoiles multicolores d'une fusée lumineuse montent dans le ciel au-dessus de lui. Ce sont certainement les Anglais, et ils ont tiré pour se faire remarquer de nous. A faible hauteur, nous survolons l'endroit et voyons deux hommes dans un petit canot jaune qui danse sur les vagues. Ils lèvent les yeux vers nous d'un air anxieux, et nous font des signes de la main.

La partie la plus difficile de la mission commence maintenant pour le pilote: l'amerrissage sur les eaux démontées. La houle est très forte et il est dangereux de se poser sur ces lames. Une petite erreur ou une imprudence pendant la manœuvre, et l'hydravion peut capoter ou être endommagé. Une dernière fois,

l'adjudant S. vérifie soigneusement la direction du vent et la houle, puis il exécute un virage court avant de mettre la machine en plané. Le lourd hydravion se pose dans un grand rejaillissement d'eau et, ballotté par les vagues, se met à rouler dans la direction du canot. Le poste de mitrailleur à l'avant du fuselage est submergé par les lames qui déferlent en sens inverse, l'écume jaillit jusqu'au-dessus de la cabine, de sorte que par moments nous n'apercevons plus de l'eau autour de nous. L'adjudant S. a calculé sa manœuvre si exactement que nous arrivons juste devant le canot pneumatique. Observateur et mécanicien de bord sortent alors de la cabine et grimpent sur le flotteur, attendant le bref instant où, marchant à faible vitesse, nous allons atteindre le canot. Le voici déjà qui vient à notre rencontre, une vague le pousse directement sur le flotteur. Avec la rapidité de l'éclair nos deux camarades le saisissent et le hissent à bord avec les deux Anglais. Le sauvetage a réussi.

A peine les rescapés ont-ils été amenés à l'intérieur de l'avion que le pilote remet les pleins gaz. Bondissant sur les vagues, le Do reprend de la vitesse, enveloppé de nouveau d'écume et d'embruns. L'eau n'est vraiment pas douce et lisse comme certains terriens pourraient l'imaginer. Notre coucou doit supporter de terribles secousses. Mais il est d'une construction robuste. Sous la main sûre du pilote, il surmonte heureusement cette seconde épreuve. Les moteurs puissants l'enlèvent, et nous reprenons la route de notre port d'attache.

Epuisés et apathiques, les Anglais sont assis à leur place. Ainsi que nous l'apprenons plus tard, ils ont erré pendant plus de vingt heures sur la mer et semblent complètement démoralisés. L'un surtout a l'air particulièrement abattu et effrayé. Le fracas des moteurs rend toute conversation impossible. Nous nous con-

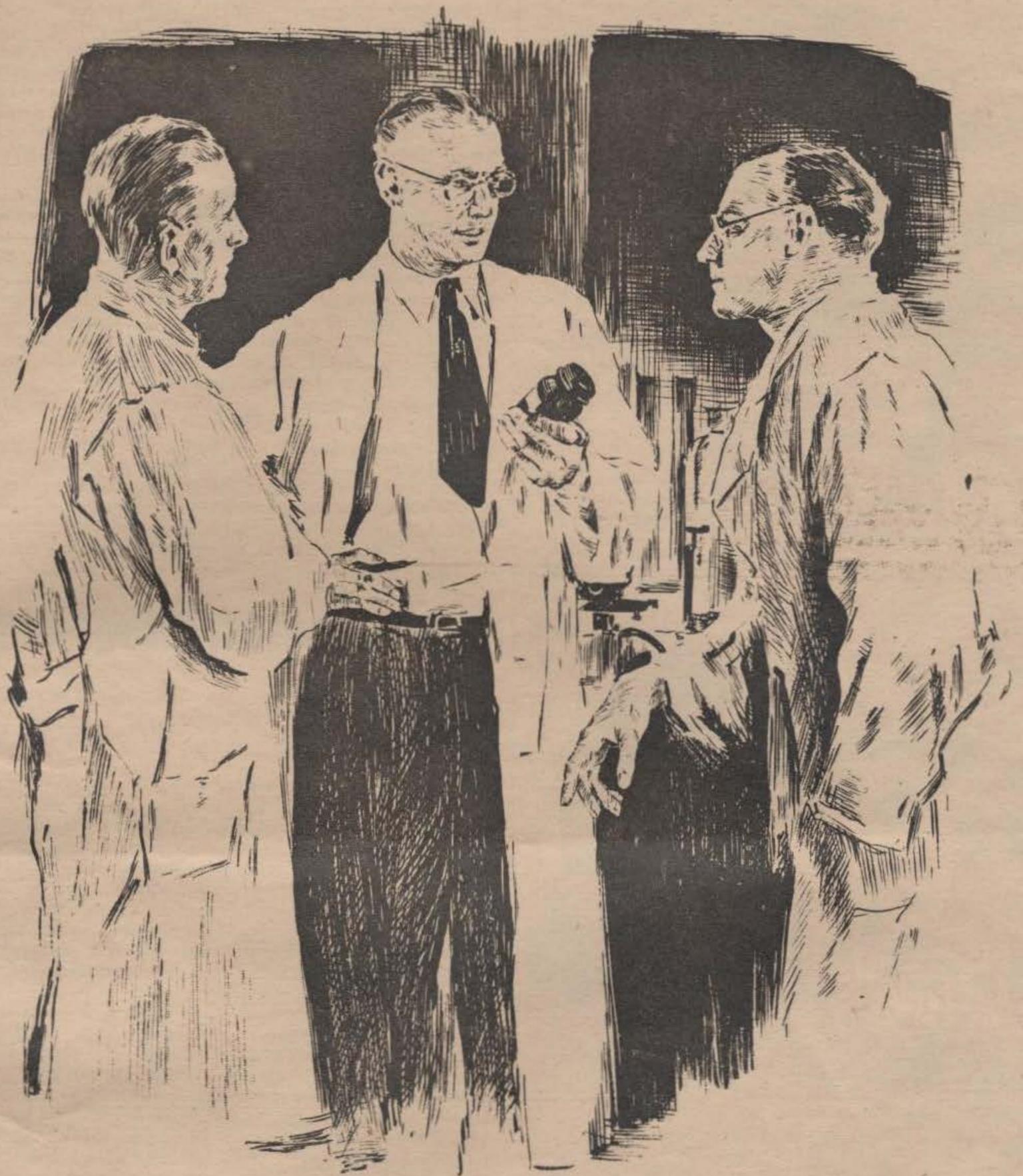
L'élégante collection Voigtländer

offre un appareil pour tous les goûts!

que ce soit un modèle petit format, à double format, ou même de grand format avec télémètre.

Tous possèdent le célèbre déclencheur, si pratique, dans l'abattant.

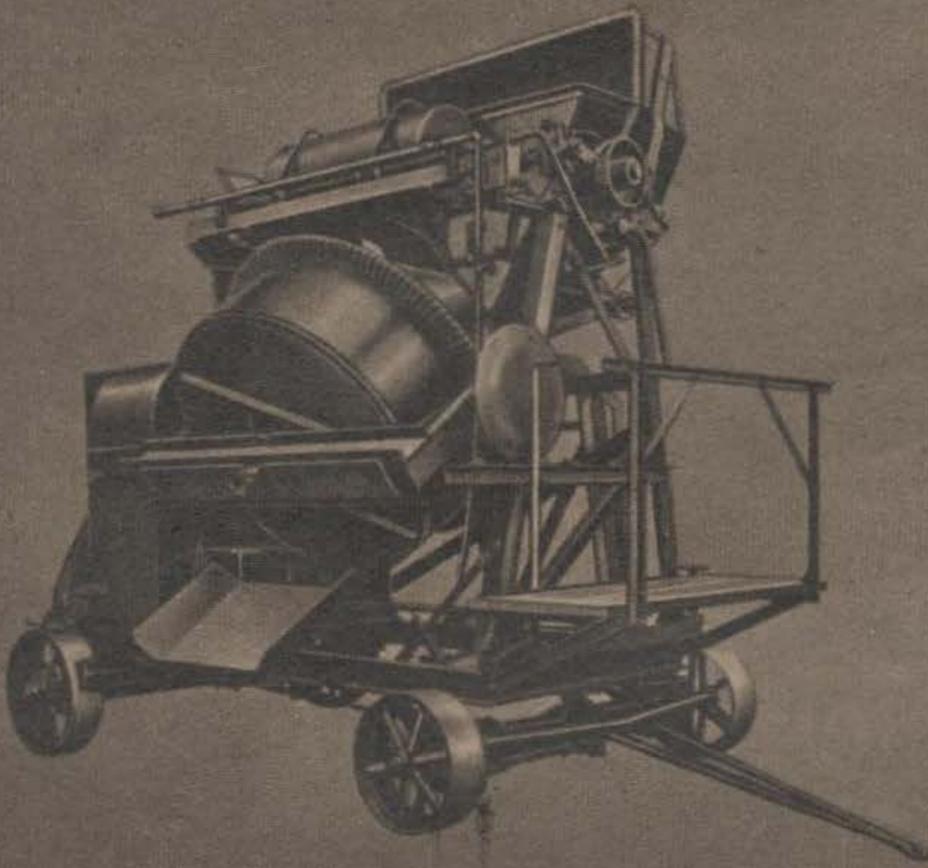




Dans tous les cas où l'on parle de médicaments,
produits chimiques et réactifs on peut constater
que le nom MERCK jouit d'une grande estime

E. Merck

USINES DE PRODUITS CHIMIQUES . DARMSTADT . FONDÉES EN 1827



Jaeger-
Schnellmischer



Gegr. 1836

JOSEPH VÖGELE A.G
MANNHEIM

tentons donc de leur faire écrire leur nom et leur donnons quelque chose à manger. — Après l'atterrissage, tous deux sont interrogés. De leurs déclarations, il ressort que, la veille, ils ont été survolés à deux reprises par des avions allemands et qu'ils ne se sont pas fait remarquer par des signaux. Pourquoi donc? Ils prétendent avoir dormi et n'avoir aperçu les avions que trop tard. Mais même à ce moment là, ils auraient encore pu tirer des fusées lumineuses, et auraient certainement été remarqués. La vraie raison de leur conduite, leurs questions méfiantes nous la révèlent. Pourquoi les avons-nous repêchés, pourquoi avons-nous, pour eux, alerté un hydravion et risqué un périlleux amerrissage? « Eh bien », dit l'officier qui les interroge, « c'est que nous repêchons tous les naufragés, qu'ils soient Allemands ou Anglais ». « Et qu'allez-vous faire de nous? » demandent-ils, toujours avec la même défiance. On leur explique qu'en tant que prisonniers de guerre ils seront naturellement convenablement traités conformément au droit international. Ils ne l'avaient pas cru, et c'est pourquoi ils avaient tout d'abord préféré s'abandonner aux éléments plutôt que de se laisser faire prisonniers par les Allemands. Ce n'est qu'à bout de force et d'espoir qu'ils avaient saisi la dernière chance de salut qui s'offrait à eux.

Nous avons écouté en hochant la tête tant la conduite des deux Tommies nous paraissait incompréhensible. Elle ne s'explique que par la propagande anglaise qui continue à nous décrire sous les traits de barbares, de bandits, de sauvages féroces, capables de toutes les cruautés. « Et pourtant, c'est exactement le contraire! » dit le caporal M., sur la poitrine duquel luit l'insigne d'argent des blessés de guerre. « Vous souvenez-vous de l'ignoble manière dont les Anglais se sont conduits le jour où nous voulions sauver des camarades? Dans leurs machines de chasse, ils ont tiré non seulement sur nous, mais aussi sur les canots! » L'un des Tommies qui a écouté répond que ceux qui ont agi ainsi n'étaient certainement pas des Anglais, mais probablement des Australiens ou des Néo-Zélandais. A ce moment, l'adjudant-chef M. qui, en temps ordinaire, ne s'irrite pourtant pas facilement, frappe du poing sur la table. « C'est absolument sans importance que ce soit les Anglais eux-mêmes qui fassent ces cochonneries ou qu'ils les fassent faire par d'autres. Ces autres ne portent-ils pas l'uniforme de l'aviation anglaise? Ne les avez-vous pas mobilisés et mis en action contre nous? Les gentlemen anglais sont tout aussi responsables des actes de leurs séides que de leurs propres actes! » L'équipage annonce son retour au commandant d'escadrille et déclare, bref et modeste: « Mission exécutée, canot repêché, deux Anglais sauvés. »

Fleurs, tentes, attaques nocturnes

Avec une escadrille de combat en Cyrénaïque

Par le correspondant de guerre Dr. Barthold

PK Depuis toute une série de mois, l'escadrille est « établie » en Afrique. Elle a pris part à la récente avance des armées de tanks du général colonel Rommel, et a contribué au succès de l'offensive de janvier de cette année. Elle a donné un éclatant exemple de ce que peuvent accomplir des équipages relativement peu nombreux et entièrement réduits à eux-mêmes sous la direction d'un commandant d'escadrille énergique et éprouvé dans les combats.

Troupe de choc des airs, ils ont, jour et nuit, au cours d'incessantes attaques, déversé leurs cargaisons de bombes sur l'ennemi, sur des objectifs maritimes et terrestres, sur les lignes arrières de l'ennemi, souvent loin derrière les lignes d'opération proprement dites, sur les voies ferrées de l'Egypte occidentale, sur des emplacements d'a.a.a., des colonnes ennemies, des camps de tentes, et aussi sur Tobrouk et son port, cette forteresse mémorable de la côte libyenne, dont nos enfants parleront encore quand le fracas de la guerre se sera depuis longtemps éteint et que la paix régnera de nouveau dans cette vaste contrée encore si peu explorée.

Tous les équipages, jeunes et vieux, ont pris une part égale aux succès de l'escadrille. Ils sont assis quatre par quatre dans leurs avions de combat, et mettent le cap sur les objectifs ennemis; haut dans le ciel, ils passent à toute vitesse, tournant les yeux à droite, à gauche, exercés comme des rapaces qui veulent fondre sur leur proie du haut des airs. Observateur et radio déterminent sans cesse de nouveau route et position, tandis que le mitrailleur de bord, qui a la meilleure vue vers le bas, observe constamment si des chasseurs ennemis n'approchent pas de l'arrière. Pour commencer, ils ont campé dans le désert, au bord de la Grande Syrte. Ils ont mené une vie de nomades avec toutes ses difficultés (surtout au point de vue de l'entretien technique des lourds avions de combat et des conditions, extrêmement défavorables, de départ et d'atterrissage), mais aussi avec toutes les grandioses impressions que la vie au désert fait naître dans des hommes jeunes à l'esprit curieux et ouvert.

Au cours d'une lutte incessante contre l'ennemi dans l'air, les équipages ont trouvé l'occasion de faire leurs preuves dès les premières semaines. Bien souvent, ils ont dû livrer de rudes combats aériens contre des chasseurs adverses supérieurs en nombre et en vitesse. Certains équipages, de bons camarades, y ont trouvé la mort.

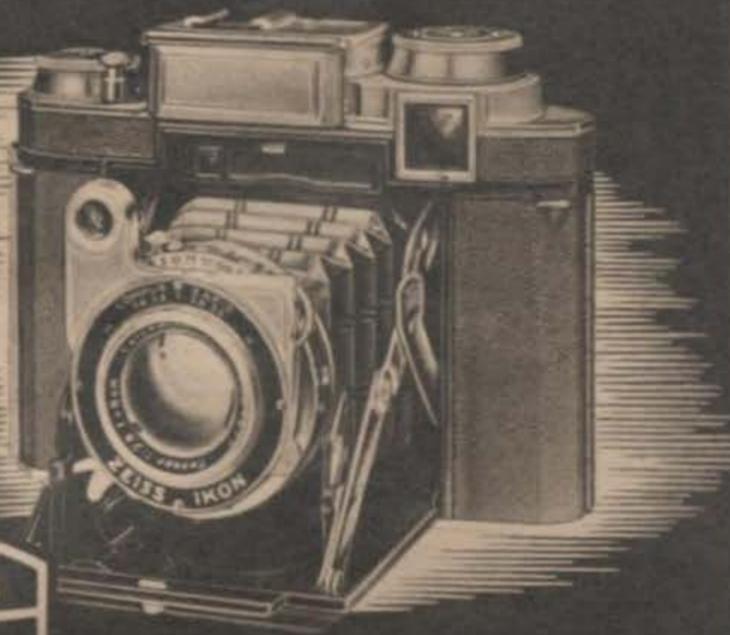
L'Afrique est si grande, le ciel est si vaste, qu'il semble presque sans importance qu'une escadrille de combat soit mise en action de ce point ou de cet autre. L'espace paraît engloutir hommes, matériel, et toutes choses en général. Parfois il menace littéralement de vaincre la guerre. Où se trouve vraiment l'ennemi? Où est le front? Ce sont là des questions que tout vieil « Africain » connaît par expérience.

Et pourtant, il est essentiel de trouver des aérodromes bien situés, de se rapprocher encore davantage de l'adversaire.

Plusieurs fois, l'escadrille « déménage », mais la vie nomade continua. Avec ses tentes, ses camions et tout l'indispensable reste, elle continua d'avancer, toujours en tête, car les avions étaient constamment aux trousses de l'ennemi, tandis que les troupes de terre se heurtaient encore, dans leur marche en avant, à une certaine résistance qu'elles devaient tout d'abord briser.

L'escadrille arriva en Cyrénaïque, cette partie de la Libye italienne que la guerre a déjà balayée plusieurs fois d'ouest en est, puis d'est en ouest, laissant derrière elle des ruines qui, elles aussi, se perdent à un tel point dans l'immensité de l'espace que c'est à peine si on les remarque. Seules les villes du littoral, avec leurs maisons

Super Ikonta



**ZEISS
IKON**

ZEISS IKON AG. DRESDEN

Prendre conseil maintenant, acheter en temps de paix



Madaus

En vente dans toutes les pharmacies

DR. MADAUS & CO., RADEBEUL / DRESDEN



Qu'entend-on à vrai dire par un « bon entretien des dents » ?

Si l'on parle aujourd'hui de l'entretien des dents, on pense généralement au nettoyage des dents que l'on fait une ou deux fois par jour avec la brosse à dents et de la pâte dentifrice. On en sent le besoin comme on sent le besoin de se laver.

Mais l'entretien des dents est avant tout une mesure d'hygiène préventive. Nous pouvons plus facilement renoncer à nous laver que renoncer à entretenir nos dents. Le sens d'un bon entretien des dents ne consiste pas seulement à avoir des dents belles, propres et brillantes, mais aussi et surtout à les conserver en bonne santé.

La conservation de la santé des dents joue un rôle d'une importance capitale pour la santé de tout le corps. La science reconnaît toujours plus clairement les rapports intimes qui existent entre les maladies des dents et les maladies générales. Un bon entretien des dents est donc extrêmement nécessaire. Malheureusement, on ne l'effectue pas toujours dans la mesure requise pour la santé de chacun en particulier et de tous en général.

Un bon entretien des dents est plus qu'un nettoyage des dents. Ce bon entretien commence quand nous donnons assez de travail à nos dents: Nous devons autant que possible manger des aliments durs ou crus, par exemple du pain complet, des carottes, des choux-raves, des navets, de la salade et le plus de fruits possible. Cette nourriture — mâchée à fond — est très saine et favorable pour tout l'organisme, en même temps qu'elle protège les dents contre la ruine. En outre nous devons, deux fois par jour, surtout le soir, veiller à enlever entièrement tous les corps étrangers et les restes non seulement de toutes les dents, surfaces de mastication, faces antérieures et postérieures, mais aussi particulièrement des espaces libres entre les dents. Pour ce but, nous avons besoin d'une bonne brosse à dents et d'une pâte dentifrice de qualité comme Chlorodont. Enfin, pour prévenir les maladies des dents il est nécessaire de faire examiner ses dents deux fois par an par un dentiste, même si l'on n'a pas encore des maux de dents.

Ce système de bon entretien des dents assure en une large mesure que des maladies des dents avec toutes leurs suites soient évitées, car une mesure complète l'autre et augmente son efficacité.

La pâte dentifrice de qualité

Chlorodont

est le moyen efficace pour un bon entretien des dents.

blanches de style colonial, ont presque toutes considérablement souffert. Les colonnes traversent ces endroits en toute hâte, et ne trouvent plus que ça et là, au bord des ouadi desséchés, des débris de camions et des fuselages d'avions, consumés et déformés. A part cela, on n'aperçoit, loin à la ronde, que le plateau rocheux habituellement dénudé mais actuellement parsemé de fleurs printanières.

L'artère vitale de tout ce « front » étiré sur une énorme distance est la grande route côtière construite par les Italiens, la « Via Balbio », sur laquelle les colonnes ont roulé au cours des diverses avances et retraites, tanks, a. a. a., artillerie, colonnes de renfort et de ravitaillement : l'armée des véhicules éternellement en marche. Nous vivons maintenant dans la « Vallée des Serpents ». Jour et nuit, nous entendons le tonnerre des canons et voyons nos chasseurs et stukas s'élever des proches aérodromes pour partir en mission. Le vent souffle sur nos tentes et sur la vallée, et des fleurs que les pluies de printemps font naître : des grandes marguerites jaunes, des pavots d'un rouge éclatant, et de toutes les autres fleurs de Cyrénaïque, monte une odeur aromatique qui se répand sur toute la région. Tout semble ensoleillé et paisible.

Mais là-bas, dans la « tente-bureau », des sonneries de téléphone retentissent, des ordres d'attaque arrivent ; alors, les avions doivent être chargés de bombes, le personnel technique se rend déjà sur le terrain, bientôt suivi des équipages, de ces hommes qui volent à l'ennemi pour lui rendre la vie dure.

Le matin, à l'aube, le sergent de service se campe au milieu du vallon, siffle une paire de fois et crie, aussi fort que possible afin que les dormeurs l'entendent dans toutes les tentes : « Escadrille — debout ! » Puis commence l'extraordinaire travail quotidien de l'escadrille en Cyrénaïque.

Ce matin, l'escadrille s'est rassemblée au grand complet. Le commodore nous a transmis les souhaits du maréchal du Reich. Dans ces occasions, nous reprenons soudain conscience de n'être qu'une partie d'un grand tout, une partie de l'aviation, des armées allemandes. Et, aussi loin que nous soyons de la patrie, séparés d'elle par la Méditerranée, nous formons pourtant tous une seule grande famille. C'est là le sentiment de solidarité qu'on doit avoir, dans l'escadrille comme dans toute autre unité : chacun est là pour les autres.

Grêle d'acier sur Malte

Violentes attaques contre La Valette

Par le correspondant de guerre Erwin Billhardt

PL'excitation et la joie des équipages volants est encore si grande qu'ils en parlent tous à la fois de sorte qu'il est encore impossible d'obtenir d'eux un récit exact et complet des événements qu'ils viennent de vivre. Depuis des jours, les alertes aériennes se sont succédées à Malte presque sans interruption. Notre escadrille n'est qu'une des nombreuses formations qui pilonnent l'île. Pendant toute la journée, des avions allemands l'ont survolée. Pendant toute la journée, l'artillerie antiaérienne a tiré avec la furie du désespoir, les pourvoyeurs, exténués, haletants, ont traîné d'innombrables obus jusqu'aux pièces lourdes, d'innombrables magasins jusqu'aux canons de petit calibre.

Je m'en vais chez les éclaireurs. De leur hall, une vive lumière brille encore en ce soir de Pâques. Chez eux, le silence est si grand qu'on entend les hommes respirer. De temps en temps, un bruit de papier froissé. Parfois aussi, on perçoit le grattement d'un crayon sur un photo. Une lampe grince un peu dans sa charnière. L'examineur en dirige la lumière plus droit sur la photo qui se trouve devant lui. Puis il pose soudain son gros crayon rouge, respire profondément et dit : « Messieurs ! Malte a la petite vérole ! » Maintenant, on peut le déranger et examiner la dernière photo. Elle ne contient même pas encore les derniers résultats. D'autres bombes doivent donc, entretemps, s'être encore abattues sur La Valette. Par comparaison avec la photo que j'ai vue quelque temps plus tôt, la ville est complètement transformée. De grands cercles, rectangles et carrés marquent les nouveaux coups portants qui l'ont atteinte depuis ce matin.

Nous sommes encore penchés sur l'image lorsqu'un lieutenant des éclaireurs nous surprend avec une photo qu'il a prise au-dessus de Malte à la fin de l'après-midi. « Je ne puis encore vous donner aucun renseignement précis », nous dit-il, « et d'ailleurs on ne sait pas jusqu'à quel point le commandement permet d'indiquer et de publier tous les coups portants reconnus. Mais il est certain que La Valette a reçu aujourd'hui le coup le plus

rude qu'elle ait jamais eu à supporter. Cette pluie de bombes a presque complètement anéanti le chantier d'État. Voyez ici cette photo, prise ce matin peu après le lever du soleil, elle vous montre un grand hall d'usine. Et regardez maintenant celle-ci, qui a été faite dix heures plus tard à peine. Que voyez-vous ? — Je réponds, retenant mon souffle d'émotion : « Rien ! » — « Non, il n'y a plus rien, ce hall a été rasé, balayé. Et ici encore, un hall de montage ou quelque chose de ce genre, le matin debout et entier, le soir déchiqueté et démolé. Ici, dans le dock, une bombe s'est abattue sur la porte d'écluse. Le destroyer qui s'y trouve et qui devait être radoubé a reçu de nouveaux trous au lieu de nouvelles pièces. Plus tard je pourrai vous dire jusqu'où vont les nouveaux dégâts. Ici un autre encore, sur lequel a passé toute une série de bombes. Regardez bien le dock dans lequel il se trouve. Ces grands trous dans les parois, c'est votre commandant, qui les a faits aujourd'hui avec ses bombes. Ici, un entrepôt de pétrole incendié. Ici des coups portants dans des dépôts de munitions. Ici des cantonnements dévastés. » Ici, toutes les photos sont entièrement couvertes de points d'impact de bombes, comme si Malte avait vraiment des cicatrices et des plaies comme un visage atteint d'une maladie ravageante. On ne peut tout retenir d'un coup, on n'a pas le temps de décrire les détails. « L'importance de cette journée », reprend l'éclaireur, « l'importance de cette journée, ce sont les Anglais qui sont le mieux placés pour l'évaluer. Leur chantier d'État est anéanti, du moins dans ses parties principales. N'oubliez pas que c'était ici que se trouvaient les bases et chantiers de réparation des unités de la flotte anglaise, qui, par le nombre, sont aussi fortes que la flotte métropolitaine britannique active. N'oubliez pas que les installations de Malte, c'est-à-dire le chantier d'État de La Valette, ont dépassé de loin celles de Gibraltar, et vous aurez alors une idée du coup qui a été aujourd'hui infligé aux Anglais. On devrait d'ailleurs en savoir beaucoup davantage sur Malte, savoir quelle énorme quantité d'objectifs militaires se trouve ici réunie dans un espace extrêmement réduit, mais dans des positions solides extraordinairement favorables, puissamment armées et défendues. Sur ce gros nid de La Valette, nous avons fait pleuvoir une grêle de bombes qui dépasse tout ce qui s'y était abattu jusqu'à présent



Fonctionnement automatique

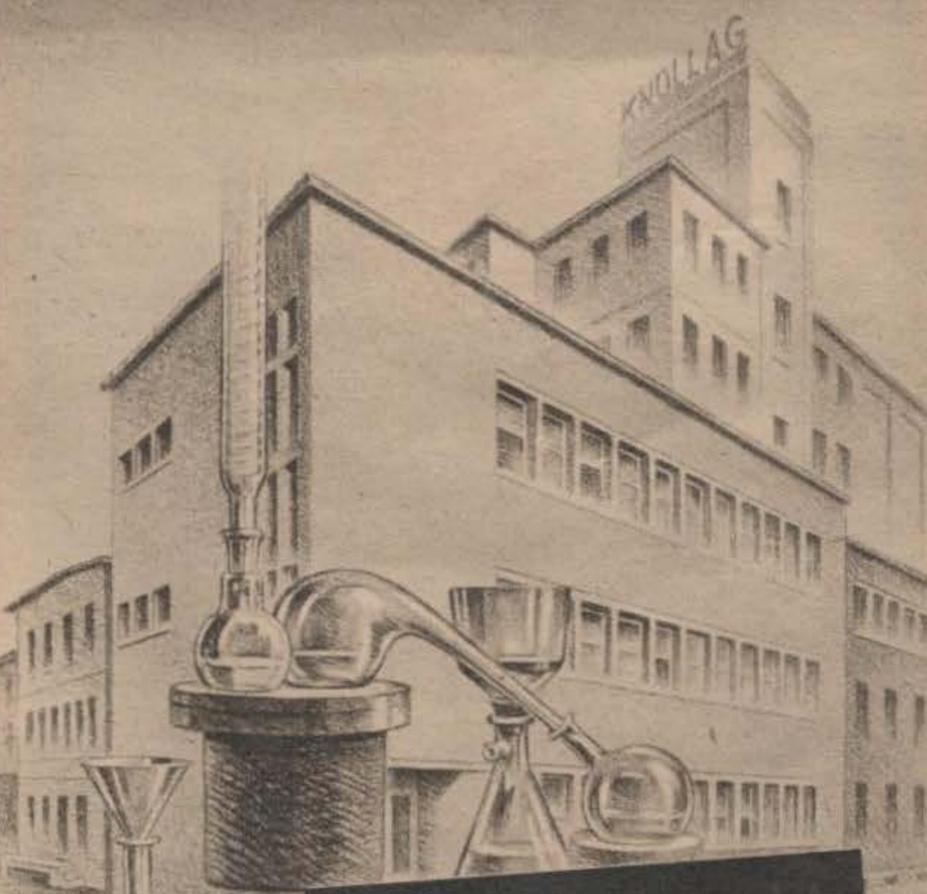
Voilà la caractéristique de l'appareil photographique petit format **ROBOT**.

Le **ROBOT** est non seulement l'appareil d'amateur idéal, mais aussi un appareil qui, en raison du fait qu'il est toujours prêt au service, s'est bientôt imposé pour des usages militaires, scientifiques et techniques.



ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF



Médicaments KNOLL

réputés dans le monde entier par leur efficacité

KNOLL

KNOLL A.G. Chem. Fabriken, Ludwigshafen-Rh.

Hensoldt-DIALYT
 Jumelles à prismes
 EXTRA *leicht*



Demandez s. v. p. notre prospectus T. 62 qui vous sera envoyé gratuitement

M. HENSOLDT & SÖHNE
 Optische Werke A.G. WETZLAR



**PERUTZ
 FILME**

Pour obtenir de belles photographies



Togal
 comprimé
 contre
 Rhumatismes
 Goutte
 Névralgies
 Refroidissements

Togal- Werk
 München 8

Togal dans le monde entier

Ce que l'on ne devait pas voir



... mais ce que nous observons souvent

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

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



Bain de pieds Efasit (8 bains) | Crème pour les pieds Efasit
Poudre pour les pieds Efasit | Teinture contre les cors aux pieds

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



Colle extra-fort

Sans caoutchouc. Fabriqué entièrement en matières premières allemandes. Et ayant déjà fait ses preuves depuis 2 ans

Blankoplast
Carl Blank · Bonn/Rh.

Retina

Il est précieux de posséder aujourd'hui un Retina. Et naturellement de le traiter avec grand soin. Cet appareil petit format de précision vous fournit d'ailleurs pour cela des photographies de toute beauté

Kodak
C A M E R A

Trinerol
Comprimés ovales

Le remède éprouvé

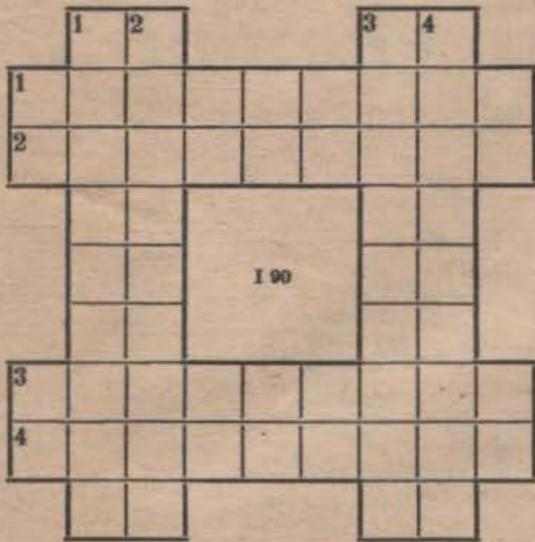
Antirheumatikum
Antineuralgikum
Antipyretikum

Emballage original
20 comprimés de 0,5 gr.

TRINERAL G. M. B. H., MÜNCHEN 27

Passé-temps

Figure Magique



a a a a a, d d, e e e e e e, i i i i i, l l l l l l, n n n n n n, o o o o o o o o, p p p p, r r r r r r r, t t, x x
Placées dans l'ordre, ces lettres donnent horizontalement et verticalement les mêmes mots, de signification suivante:

- 1 Moyen de voler
- 2 Membre d'une congrégation
- 3 Chemin en pente rapide
- 4 Non visité

Charade

chi — cho — dom — du — e — e — fa — ges — gli —
i — in — is — le — le — li — lo — ment — mo —
nau — ne — o — ot — ourcq — pe — quin — quir —
quis — ra — ri — sac — sail — se — sec — seo —
son — tal — ter — teur — ti — tout — tres — u — u —
ul — ur — va — vau — vos — zwing

A l'aide de ces syllabes formez 21 mots de la signification ci-dessous. Les initiales et les dernières lettres

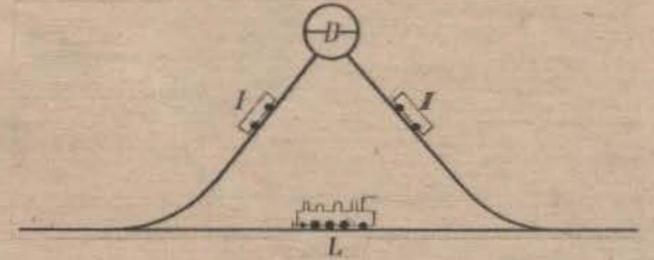
de ces mots lus de haut en bas, vous donnent un passage célèbre d'Horace de Corneille.
1 Ville sur le Gard, 2 En dernier (adv. latin), 3 Personnage mythologique, 4 A certains jeux la vade ou le renvi de tout l'argent qu'on a devant soi, 5 Personne active, 6 Vase antique, 7 Oiseau, 8 Nom ancien du Danube, 9 Nymphé changée en rocher, 10 Réformateur suisse, 11 Chalne de montagnes de France commençant près de Belfort, 12 Rivière de France se jetant dans la Marne, 13 Sorte de paresseux de l'Amérique tropicale, 14 Jésuite et astronome italien, 15 Mesure de poids, 16 Ile allemande au débouché de l'Oder, 17 Lac italien en Lombardie, 18 Architecte français du XVII^{ème} siècle, 19 Hindou, 20 Qui est contre la règle, 21 Symptôme nerveux.

- 1 11
- 2 12
- 3 13
- 4 14
- 5 15
- 6 16
- 7 17
- 8 18
- 9 19
- 10 20
- 21

Cassements de tête

- Mon « premier » s'emploie pour encourager
- Mon « second » baigne Turin, Plaisance
- Mon « troisième » marque un sentiment de gaieté
- Mon « quatrième » aime la prudence
- Action d'appréter, de fixer, vous donnera mon « entier »

Opération difficile



Sur une voie ferrée comprenant une voie principale et 2 embranchements qui se rencontrent sur une plaque tournante, se trouvent une locomotive et 2 wagons I et II. A cette locomotive incombe la charge de déplacer ces wagons de telle façon que I prenne la place de II et II celle de I. Ce travail achevé, elle doit rejoindre son point de départ tout en évitant de se servir de la plaque tournante, son poids dépassant la force portative de celle-ci.

Les solutions

Opération difficile: La locomotive dirige le wagon I sur la plaque tournante et rejoignant le wagon II le dirige également sur cette dernière; elle les accouple ensuite et les amène tout en suite dans la plaque tournante pour recevoir wagon II et l'en- trainer vers l'embranchement où se trouvait wagon I. Wagon II se dirige vers wagon I, accroche celui-ci et passant devant l'embranchement II dirige le wagon sur l'embranchement II jusqu'à l'emplacement de wagon I, le décroche et revient à son point de départ. Wagon II occupe de ce fait la place de wagon I et vice-versa. La locomotive elle-même sans s'être servie de la plaque tournante, a regagné son ancienne position. On pourrait également procéder inversement, les deux solutions étant symétriques et équivalentes.

Cassements de tête: Vaportage.
19 Raquir, 20 Indu, 21 Tremallement.
13 Uau, 14 Secchi, 15 Quintal, 16 Uedom, 17 Isco, 18 Levan, 19 Uau, 20 Indu, 21 Tremallement.
6 Ume, 7 Loriot, 8 Later, 9 Echo, 10 Zwingli, 11 Vosges, 12 Ourcq, mourde 1 Quinac, 2 Urtimo, 3 Baon, 4 Valour, 5 Opérateur, Charade: « Que voulez-vous qu'il fit contre trois — qu'il s'exploit. »



Dès que l'on a fait un essai des produits PERI on est bientôt devenu « Périanien ». Mais le principal c'est que celui qui devient « Périanien » le reste. Aujourd'hui aussi. Même si passagèrement l'un ou l'autre des produits Peri n'est pas disponible. La qualité est inoubliable. Songez aussi que



parmi les produits PERI

il y a la Crème PERI-Hamamelis qui nourrit, entretient, assouplit et rend élastique la peau. La Crème PERI-Hamamelis est, par sa composition spéciale, un complément bienfaisant du rasage PERI.

Il loue, le connaisseur - de PERI toute la valeur



DR. KORTHAUS

FRANKFURT A. M.

Les préparations pour vulcaniser soi-même

PÄNG

pour la réparation immédiate des enveloppes et chambres à air d'automobiles

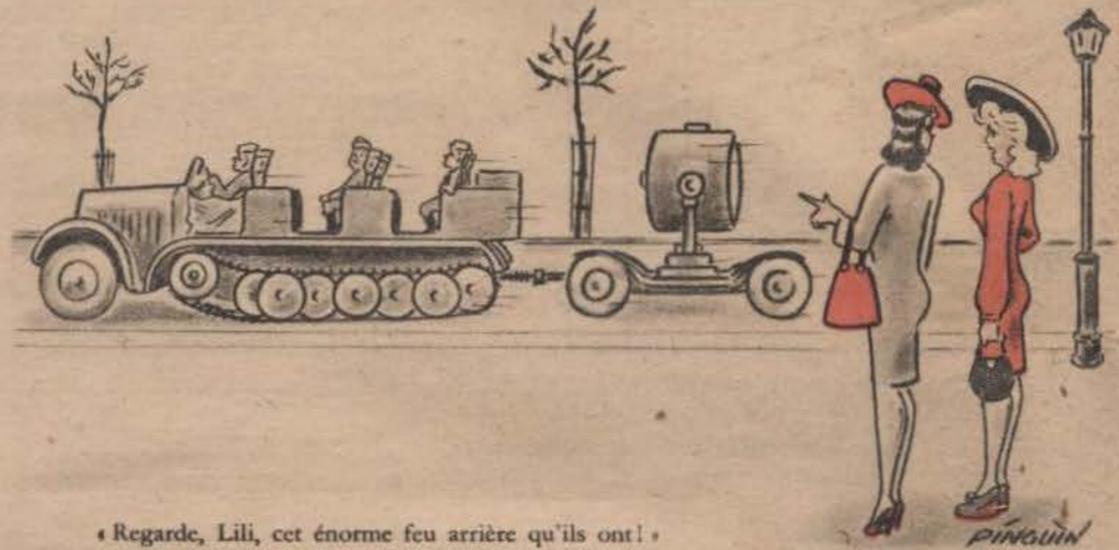
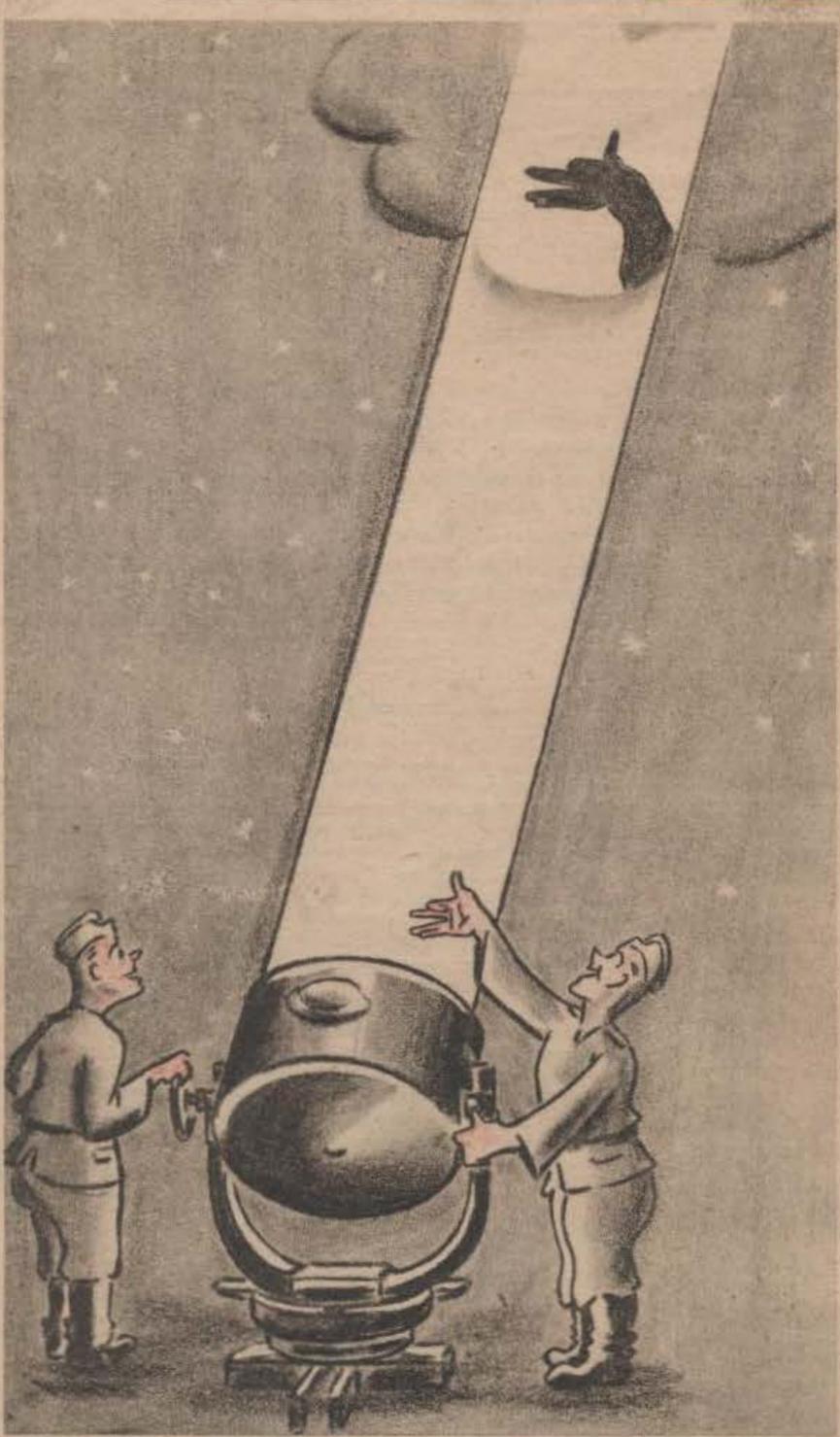
employées depuis des années avec le plus grand succès par tous les corps des forces armées. Indispensables en campagne, les préparations Päng sont une aide précieuse de l'automobiliste aussi à l'intérieur. Par le système Päng-Pängit-Pängol, ma maison contribue dans une large mesure à la conservation de matières précieuses au point de vue de l'économie nationale. Sans chaleur et sans appareils.

FRITZ HESSELBEIN

— Fabrique des produits chimiques —
Hamburg 13, Nonnenstieg 27. Téléphone 524355

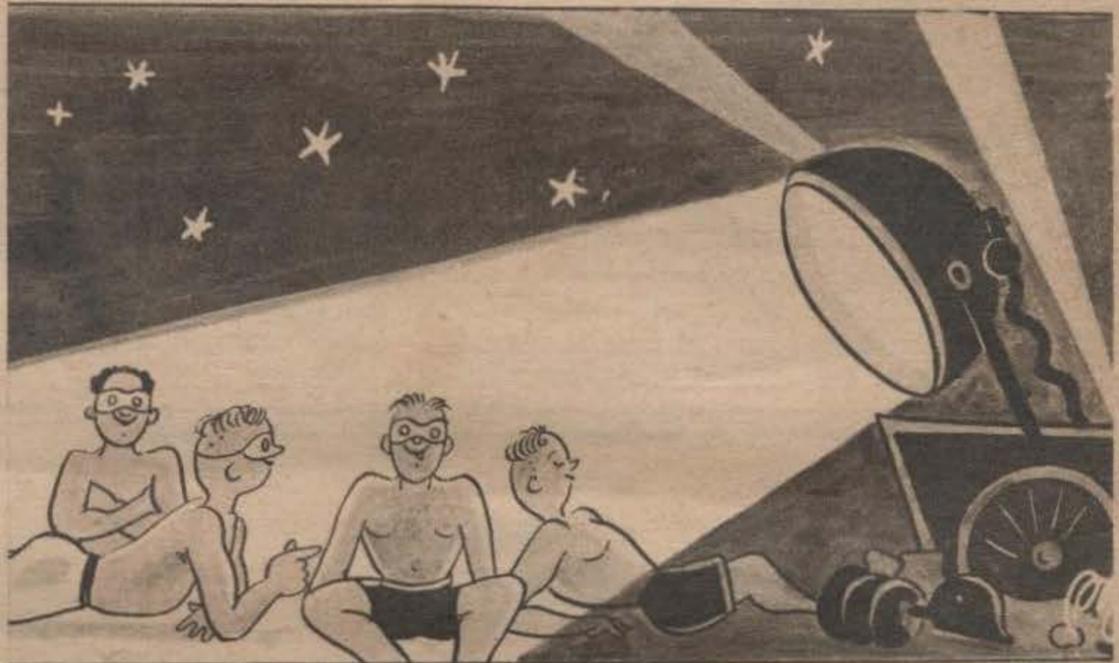
Oui, les gars ont l'intelligence «lumineuse»

Illustrations de Gerd Pinguin (5), J. K. Martin (1)



« Regarde, Lili, cet énorme feu arrière qu'ils ont! »

PINGUIN



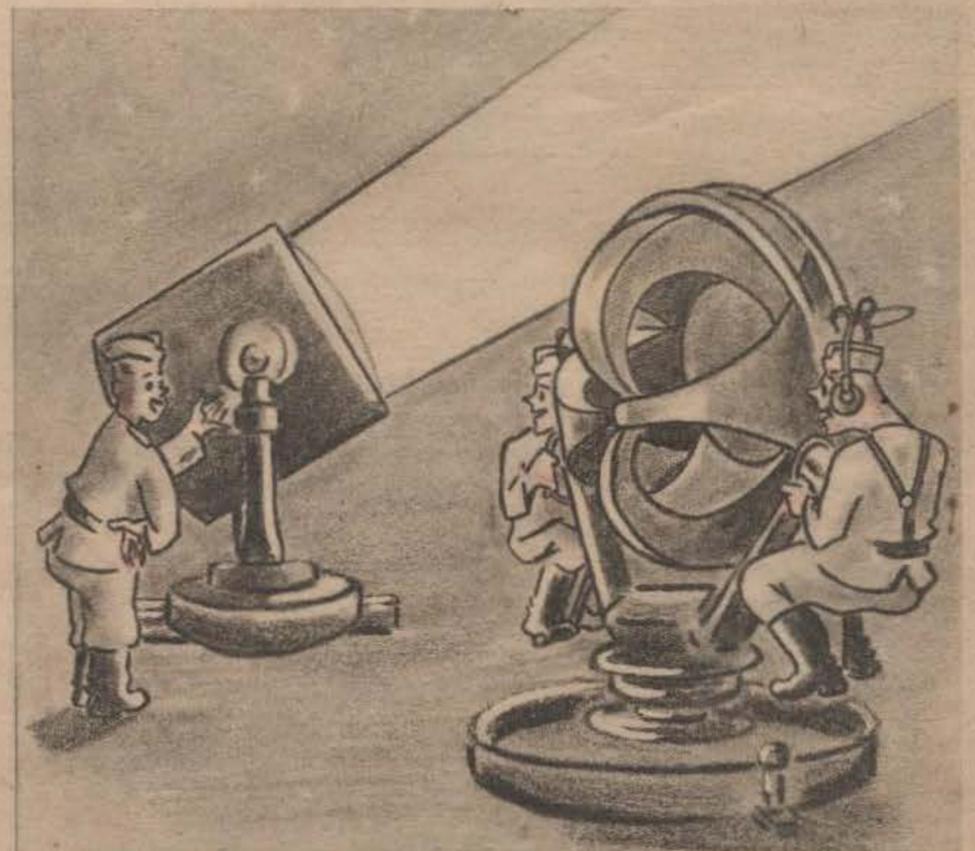
« Tu peux dire à l'adjudant que notre rhume est guéri, nous nous sommes faits irradier cette nuit! »



L'ombromano s'amuse

Sur le lieu du sabbat
« Récemment, je suis tombée juste dans les faisceaux. C'était merveilleux, je me croyais devenue une étoile de cinéma! »

En bas: « Alors, Krause, qu'est-ce que vous cherchez donc là? » « Le projecteur, mon caporal! »



« Le juteux a dit que si nous lanternions encore une fois, nous devrions faire du rabiote à en devenir sourds et aveugles! »