

L'ILLUSTRATION

N° 5229 — 101^e ANNÉE
29 MAI 1943
PRIX : 7 FRANCS

DANS CE NUMÉRO :

TOUTES LES
ACTUALITÉS
DE LA
SEMAINE

L'amiral Esteva, rentré de Tunisie et arrivant à Vichy, passe en revue un piquet d'honneur devant l'hôtel du Parc, où il rendra compte de sa mission au maréchal Pétain.

Phot. Trampus.



ABONNEMENTS : (A) France et Colonies : un an, 345 fr.; 6 mois, 177 fr.; 3 mois, 92 fr.
(B) Étranger : I. Pays à tarif d'affranchissement réduit : un an, 575 fr.; 6 mois, 300 fr.; 3 mois, 155 fr. — II. Pays à plein tarif d'affranchissement : un an, 750 fr.; 6 mois, 380 fr.; 3 mois, 195 fr.

CENTRE ET MIDI
Grand choix Propriétés, Domaines, etc.
FONCIERE et IMMOBILIERE
14, rue Halévy - PARIS (9^e).



R MIDDEGAELS
Christes et Vierges ivoire de collection
Jeux d'échecs - Bois sculptés
Spécialités de Meubles Empire
12, BOULEVARD RASPAIL - LITRÉ 50-40

RENÉ G.-LECOMTE
JOAILLIER FABRICANT
14, avenue Matignon, PARIS-VIII^e
Téléphone : ELYSÉES 30-44
(Ci-devant 5, rue d'Argout.)

COGNAC
FURLAUD
FONDÉE EN 1825

LITS ET VOITURES D'ENFANTS FRANCIA
Chez tous bons revendeurs et
69, rue de Clichy - PARIS
TOUS LES JEUX ET JOUETS
Ouvert tous les jours sauf samedi.
HEURES : 10 h. à 18 h. - TÉLÉPHONE : 141.25.11.

GARDE-MEUBLES - DÉMÉNAGEMENTS
BEDEL
17, rue Monsigny. - Tél. : Richelieu 54-63.
PARIS - ALGERIE - MAROC

OBJETS D'AMEUBLEMENT
principalement du XVIII^e siècle.
TABLEAUX ANCIENS
par J. VAN KESSEL, HENRI DE MEYER,
H. ROBERT, J. VANDYCK.
Bronzes - Porcelaines - Objets variés.
MEUBLES - SIÈGES - TAPISSERIES
Hôtel DROUOT - SALLES N^{os} 9-10.
Vente mercredi 9 juin. EXP. mardi 8 juin.
Commissaire-Priseur : M^e ETIENNE ADER, 6, r. Favart.
Experts : MM. Calroux, Damidot, Lacoste.

3 FORMULES
POUR SOULAGER LES DENTS
DANS LE MOINS POSSIBLE
PAR LE MOYEN D'UNE PASTILLE
DENTIFRICE
Le Franc
DENTIFRICE LE FRANC... JOLIES DENTS
LE FRANC DE DIEU... D'ARTIFICEUR
PARIS... COLLEGE... PARIS

FANTAISIES POUR MONSIEUR ET MADAME
ATELIERS D'ART
Roger EDET
68, r. de Turbigo, PARIS
Tél. : Archives 61-36

BELLE PROPRIÉTÉ 2 kilom. de Melun, 1 hectare. Clos de murs. 10 pièces. Confort. Prix : 800.000 francs. Libre de suite. Urgent.
ÉTAU, 132, boulevard Haussmann, LAD. 63-34.

Étude M^e Mallet, notaire au Kremlin-Bicêtre.
PAVILLON VILLEJUIF, 3, rue du Mont-Jardin. Adj^{te} 10 juin, 15 h. Mise à prix : 20.000 fr. S'adr. M^e Mallet, not.

RIVE GAUCHE

Patrick de BAYSER
TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS.
30, rue de Valenciennes. LIT. 29-92.

Jean-Marie BRUNIER
Librairie. - LES AUTEURS CLASSIQUES DANS LES RELIURES ANCIENNES.
INCUNABLES - XVI^e - XVII^e - XVIII^e.
Toutes éditions originales. Beaux livres modernes.
47, quai des Grands-Augustins, Paris (6^e). DAN. 75-62.

Maison CHEVALIER
Expert près les Douanes françaises.
TAPISSERIE ANCIENNE ET MODERNE - SIÈGES - TAPIS D'ORIENT - SAVONNERIE ET AUBUSSON - RESTAURATION - NETTOYAGE - GARDE - ENTRETIEN.
66, Bd de la Mission-Marchand, Courbevoie. DÉP. 26-01, 02, 03.
Magasin : 12, rue N.-D.-des-Champs, Paris (6^e). LIT. 10-62.

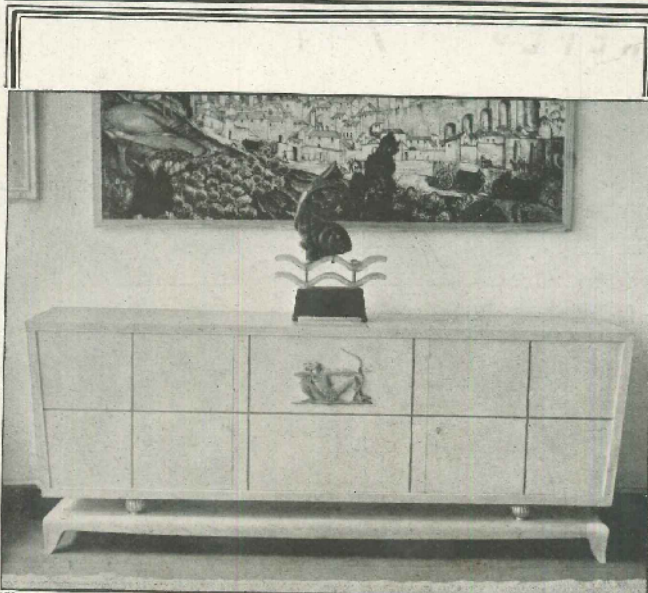
GALERIE CHARDIN (Jacques RATIER)
TABLEAUX ANCIENS ET MODERNES.
36, rue de Seine. DAN. 99-38.

GALERIE FRAGONARD (Jean-Roland OSTINS)
BEAUX MEUBLES. - TABLEAUX ANCIENS.
11, quai Voltaire. LIT. 89-06.

LIBRAIRIE H. LE SOUDIER
BEAUX-ARTS - LITTÉRATURE - SCIENCES - Importation d'ouvrages et périodiques - Fournisseur d'Universités françaises et étrangères.
174, Bd Saint-Germain, Paris (6^e).

GALERIE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS
Œuvres récentes de BOUNEAU, GAILLARD, FRAYE, LE BRETON, LIMOUSE, TOUBLANC, VÉNITTEU.
182, Bd Saint-Germain. LIT. 35-99.

Marcel SAUTIER
Libraire-Éditeur.
Beaux livres illustrés. Éditions originales et rares.
12, rue des Saints-Pères, Paris (7^e). BAC. 00-35.



Grand Bahut Sycomore motif bois doré sculpté

MERCIER FRERES

AMEUBLEMENT
DÉCORATION

ANCIEN
MODERNE

100, Faubourg Saint-Antoine - PARIS

WATOS Occasions
BIJOUX - PERLES
DIAMANTS - SAPHIRS - ÉMERAUDES
164, Fbg Saint-Honoré (Métro: St-Ph.-du-Reule)

PREMIÈRE
COMMUNION
1943



ÉTABLISSEMENTS
Henri STROESSER

48, rue La Fayette, PARIS-9^e
Téléphone : PROvence 55-26

Usine à COLOMBES (Seine)

BEAUX MEUBLES - OCCASIONS
SALLES DE VENTES DE MONTMARTRE
ACHAT - VENTE
23, RUE FONTAINE, PARIS 9^e

s'équipent toujours chez
elle et lui TUNMER
5, Place St-Augustin

MALADIES D'ESTOMAC - INTESTIN
EUPÉPTASES
du
D^r DUPEYROUX
Toutes Pharmacies et 5, rue du Docteur Lancereaux - Paris

COGNAC
DOR
FONDÉE EN 1858
TOUTE SAÏE... QUI EST DOR
Propriétaire des domaines LA BARDE & SÈLÈGRE
Appellation contrôlée
JARNAC COGNAC

L'ILLUSTRATION

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

JACQUES DE LESDAIN, RÉDACTEUR POLITIQUE



APRÈS L'OCCUPATION DE LA TUNISIE

Le maréchal Pétain reçoit à Vichy l'amiral Esteva, résident général de France en Tunisie.

Phot. Trampus.

CARACTÈRE DE LA MAITRISE DES MERS ET DE LA PUISSANCE NAVALE EN 1943

La marine de guerre d'un pays a pour mission d'assurer à ce pays la possibilité de se servir de la mer pour toutes les fins militaires, politiques et économiques jugées utiles et d'interdire à un adversaire de s'en servir pour les mêmes fins.

Pour accomplir cette mission, on doit rechercher un état de maîtrise de la mer, c'est-à-dire de contrôle des zones et des routes maritimes essentielles pour la bonne marche des opérations.

Il s'agit donc pour chaque belligérant non pas de disposer librement de toutes les mers — certaines peuvent lui être interdites — mais de rester maître des eaux dont la possession influe directement sur la conduite générale de la guerre ou sur le succès d'une opération. Le contrôle exercé peut se borner à certaines mers ou s'étendre à tous les océans, selon la supériorité plus ou moins grande de l'un des adversaires au début de la campagne ou la situation nouvelle résultant d'une victoire survenue dans le cours de la guerre. L'intérêt porté à la maîtrise de la mer par chacun des belligérants peut d'ailleurs ne pas être du même ordre : il varie nécessairement suivant la nature des opérations engagées et la mesure dans laquelle le ravitaillement du pays considéré ou du théâtre des opérations extérieures dépend du maintien de ses liaisons maritimes.

Enfin, l'établissement et le maintien de la maîtrise de la mer procèdent de la situation militaire générale et de la possession de certaines bases dont la position exerce une influence décisive sur l'exercice du contrôle des routes maritimes.

L'histoire montre que la maîtrise de la mer n'est jamais absolue, car il est très rare qu'un des partis réussisse, malgré une supériorité parfois écrasante, à détruire par la bataille la totalité des forces de l'ennemi ou à le neutraliser dans ses bases dans des conditions lui interdisant tout mouvement. Aussi longtemps que le plus faible dispose d'un embryon de moyens aéronavals : bâtiments légers, sous-marins, escadrilles d'avions bombardiers et torpilleurs, croiseurs auxiliaires, etc., il peut espérer obtenir des résultats intéressants, gêner les opérations de l'adversaire en menaçant ses lignes de communication. En définitive, il n'existe souvent — même pour le parti le plus puissant — qu'un contrôle local et momentané de certaines zones.

Sur mer, par conséquent, la guerre ne se limite pas à une confrontation brutale des forces et ce n'est pas toujours le rapport numérique des escadres et des flottilles qui décide de la maîtrise exercée. Les situations respectives de l'Allemagne et de l'Angleterre dans le conflit actuel en sont la démonstration.

Aussi Corbett, un des meilleurs théoriciens navals de l'Angleterre, de ce pays où la notion de la maîtrise de la mer est érigée à l'état de dogme, a-t-il écrit :

« L'opinion générale selon laquelle la maîtrise de la mer passe incontestablement à l'un des belligérants si l'autre la perd est erronée. Toute l'histoire maritime démontre la fausseté de cette assertion. Son étude témoigne que, dans une guerre navale, aucun des deux partis ne possède normalement la maîtrise de la mer et que la situation habituelle n'est pas celle d'une mer « dominée », mais bien celle d'une mer qui ne l'est pas... » (1).

**

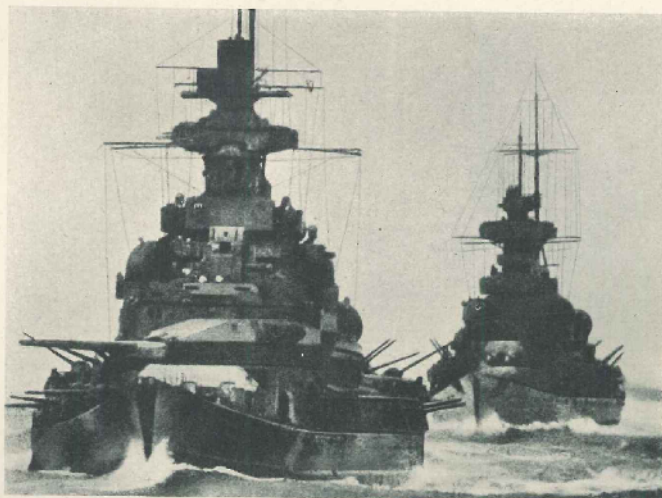
La seule action qui puisse décider de la maîtrise de la mer est celle de la puissance navale.

De nos jours, les formations *aéro-navales* et les positions, autrement dit les bases, sont les éléments essentiels de la puissance navale.

Les formations *aéro-navales* comprennent, en proportions variables, tous les engins de guerre *flotants*, *sous-marins* et *aériens* qui existent, pour la plupart, dès le temps de paix. Des bâtiments *mobiles*, provenant de la marine de commerce et de la flotte de pêche, s'y ajoutent en période d'hostilités. Les besoins de la guerre navale moderne exigent, en effet, de nombreuses unités nouvelles qui ne peuvent être obtenues rapidement qu'en transformant des paquebots, des cargos et des chalutiers en croiseurs auxiliaires, navires-hôpitaux, transports d'aviation, ravitailleurs et patrouilleurs. Il ne faut pas exagérer l'importance du rôle des croiseurs auxiliaires, mais depuis l'avènement du sous-marin on ne peut sous-estimer la valeur militaire des patrouilleurs auxiliaires. Une grande partie des flottilles de protection antisous-marin est constituée au moyen des bâtiments réquisitionnés et depuis que l'avion attaque, lui aussi, la navigation com-

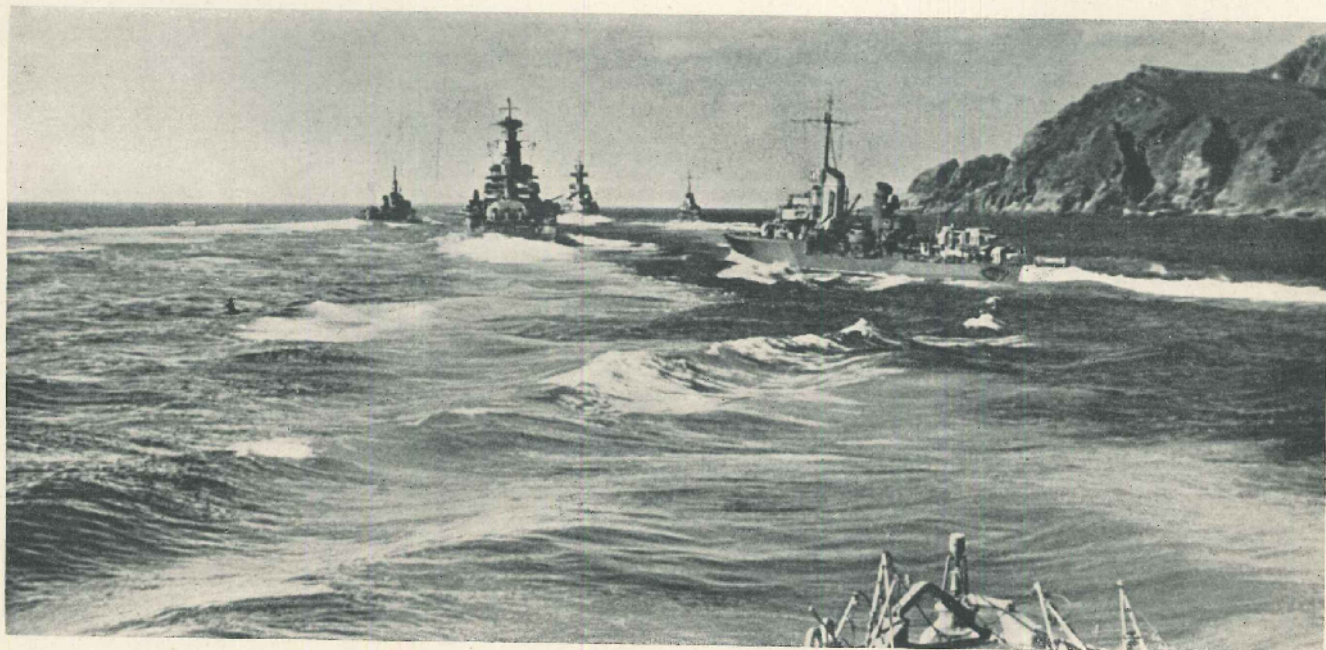
me

(1) Dans son ouvrage classique : *Quelques principes de stratégie navale*, publié en 1911.



Dans une escadre de 1943, le corps de bataille ne compte plus que deux ou trois navires de ligne : on voit ici les silhouettes massives des Scharnhorst et Gneisenau.

La maîtrise de la mer représente donc un état idéal, mais essentiellement changeant et précaire que chacun des partis s'efforce d'acquiescer, de maintenir ou d'améliorer ; cela rend la guerre navale possible entre des États de puissances et de moyens très différents, puisque une marine qui ne saurait prétendre à « dominer » les mers peut néanmoins entraver la liberté de mouvement de son adversaire et lui retirer la possibilité d'agir sans restriction ni danger.



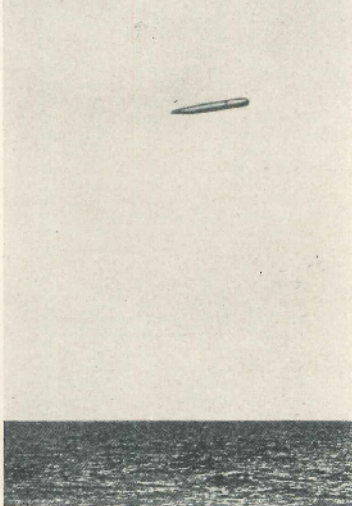
Croiseurs et destroyers sont devenus une des pièces maîtresses de l'échiquier naval et constituent souvent la masse de choc la plus importante d'une force navale.

merciale des cargos aménagés en porte-avions ou en transports d'aviation auxiliaires ne sont pas moins utiles pour la défense antiaérienne des convois marchands.

L'utilisation par la marine des nouvelles armes mises au point depuis une centaine d'années a profondément modifié les méthodes de la guerre navale sans en changer les buts. L'apparition de la torpille il y a soixante-quinze ans et son emploi par le sous-marin et par l'aviation ont bouleversé la stratégie navale aussi profondément que la substitution du vaisseau à voiles à la galère à rames au XVI^e siècle. Jusqu'à l'invention de la torpille automobile, la maîtrise des mers s'acquiesait à l'aide d'escadres de navires de ligne et s'exerçait au moyen de croiseurs. Les bâtiments de flottille contemporains étaient incapables d'affronter les vaisseaux de haut bord et leur adjonction à une escadre lourdisait la flotte de combat sans accroître sensiblement sa puissance.

Les flottes de vingt à trente navires de ligne, comme celles qui s'affrontèrent encore au Jutland le 31 mai 1916, ont vécu : les « vacances navales » de 1922 à 1936 et les difficultés financières de cette période ont empêché leur remplacement. Dans une escadre de 1913, le corps de bataille ne compte plus que quelques grosses unités. A la bataille du cap Malapan, en mars 1941, six cuirassés seulement, dont trois britanniques et trois italiens, se trouvaient en présence, et dans les différents engagements des Salomon (été 1942) on n'a jamais parlé que de trois ou quatre navires de ligne de part et d'autre. Quelle que soit leur puissance individuelle, les navires de ligne ne représentent donc plus dans une escadre la même masse écrasante qu'il y a vingt-cinq ans. Le nombre des bâtiments légers, au contraire, n'a cessé de croître en raison des missions très variées qui leur sont confiées et l'on ne peut plus les considérer comme de simples auxiliaires des navires de ligne. Les flottilles, en particulier, comprennent non seulement les escadrilles d'escorteurs et de patrouilleurs auxiliaires qui accompagnent les convois, mais aussi toutes ces divisions de destroyers, de vedettes rapides, de sous-marins et d'avions torpilleurs ou bombardiers qui constituent parfois la masse de choc la plus importante d'une force de haute mer. Les forces légères sont devenues une des pièces maîtresses de l'échiquier naval et leur intervention est souvent décisive, car les croiseurs et les torpilleurs modernes possèdent une artillerie puissante par rapport à leur déplacement et, en outre, des torpilles peuvent être lancées par gerbes, ce qui leur permet d'affronter avec succès un navire de ligne. Celui-ci continue pourtant à constituer l'armature normale des forces navales parce qu'il est le seul type de bâtiment de guerre réunissant le maximum de puissance offensive et de capacité défensive.

La torpille n'est pas la seule nouveauté qui ait entraîné la transformation du matériel naval et modifié les conditions dans lesquelles s'exerce la maîtrise des mers. L'évolution survenue depuis une cinquantaine d'années résulte de toute une série de perfectionnements et d'inventions. C'est ainsi que les chaudières multitubulaires à haute pression, la chauffe au mazout et les turbines à vapeur ont permis d'atteindre et surtout de soutenir les grandes vitesses ; tandis que le moteur à combustion interne, en assurant des rayons



Quelques-uns des succès les plus retentissants de la torpille automobile sont imputables à l'aviation, qui est actuellement le seul élément « naval » capable de faire irruption dans le dispositif adverse en surgissant par surprise de n'importe quelle direction.

d'action considérables, a énormément accru l'autonomie et la possibilité du sous-marin.

De même l'invention des poudres progressives sans fumée est à l'origine de l'artillerie à tir rapide, des vitesses initiales élevées et des grandes portées de tir : les obus coiffés, d'une part, les explosifs puissants, d'autre part, donnent aux projectiles et aux engins sous-marins une efficacité plus grande. Notons encore l'application des théories modernes à la stabilité des navires de combat, le cloisonnement cellulaire, les blindages cimentés, grâce auxquels les qualités de résistance du cuirassé moderne sont telles qu'un navire de ligne comme le *Bismarck* a pu résister trente-six heures au feu de plusieurs cuirassés et à l'explosion de quatre ou cinq torpilles avant de disparaître sous les flots (27 mai 1941) ; le rapide développement du sous-marin et de l'aviation comme de véritables instruments de combat et, enfin, les applications de l'électricité et de nombreux principes physiques qui ont permis la naissance de la T. S. F. et l'apparition de quantité d'instruments de précision : compas gyroscop-

piques, télémètres, périscoopes, écoute sous-marine, organes des postes de conduite de tir, etc.

Beaucoup de ces perfectionnements étaient au point en 1914 et la très grande efficacité des matériels nouveaux a été confirmée par la guerre de 1914-1918.

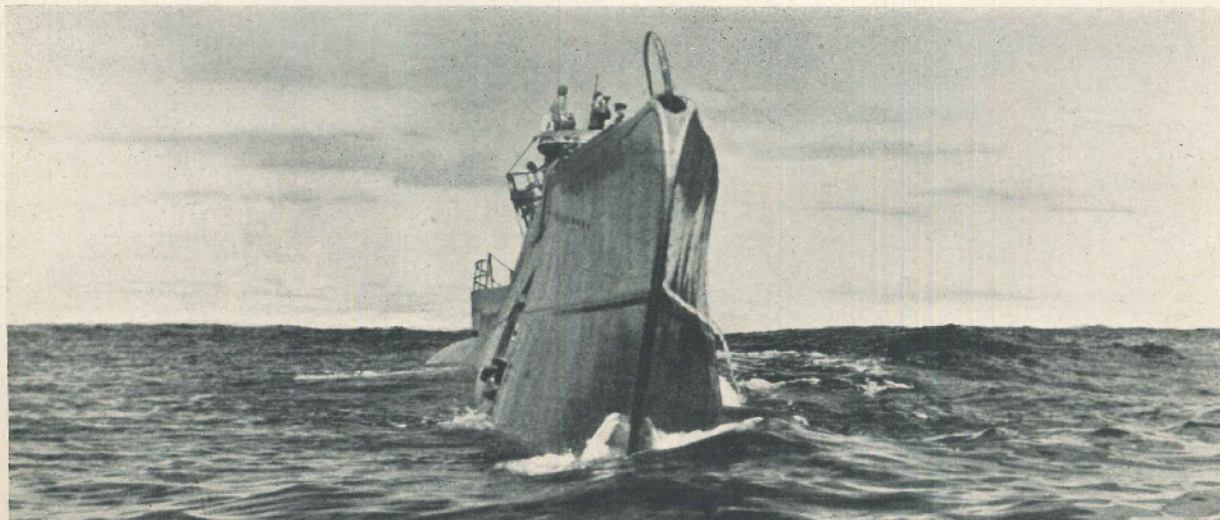
Les possibilités considérables du sous-marin ont cependant été une révélation pour beaucoup : le sous-marin a permis de porter la guerre dans des zones que la supériorité de l'un des belligérants interdisait à son adversaire ; il s'est également affirmé comme le bâtiment le plus utile pour compromettre le ravitaillement ennemi. Sa menace, enfin, a obligé les grands bâtiments à ne plus appareiller que pour des opérations précises, effectuées dans un délai minimum, sous la protection de rideaux de torpilleurs, donc à la plus grande vitesse possible, compte tenu de la distance à franchir.

Le développement de l'aviation, qui ne faisait que naître en 1914, mais qui avait tout de suite trouvé son utilité au double point de vue reconnaissance et surveillance, a agi dans le même sens et accentué cette tendance depuis que l'arme aéro-navale intervient sur le champ de bataille naval avec ces moyens offensifs puissants que sont les escadrilles d'avions bombardiers et surtout torpilleurs.

Aussi le facteur vitesse a-t-il pris pour les bâtiments de surface une importance bien plus grande qu'il y a vingt-cinq ans, et corrélativement il a fallu reconsidérer la notion du *rayon d'action*, car le combustible s'épuise d'autant plus qu'on marche plus vite.

Les caractéristiques des bâtiments de combat publiées par les annuaires navals indiquent, en général, des chiffres de rayon d'action à la vitesse dite « économique ». Ce renseignement est intéressant pour les bâtiments utilisés dans des campagnes lointaines et pour les sous-marins. Il l'est beaucoup moins s'il s'agit de bâtiments intégrés dans une escadre marchant au combat. Pour celle-ci, la distance franchissable intéressante correspond à l'allure qu'elle doit soutenir pour exercer sa mission et qui est toujours la plus grande vitesse possible, compte tenu d'une marge de sécurité en prévision des périodes de crise au cours de l'opération et des pointes de vitesse qu'elles entraînent. Depuis 1918, on admet que le rayon d'action d'une formation navale est celui de ses destroyers ; or, ces petits bâtiments sont nécessairement moins favorisés qu'un navire de ligne ou un croiseur, qui disposent de soutes beaucoup plus importantes. Un navire de ligne ou un croiseur peuvent naviguer trois jours à 30 nœuds et parcourir plus de 2.000 milles à cette allure, alors que leur rayon d'action à la vitesse économique de 15 nœuds est pour certains d'entre eux quatre et même cinq fois plus considérable (1). Mais si un contre-torpilleur franchit en croisière à 15 nœuds jusqu'à 6.000 milles sans ravitaillement, à 30 nœuds, par contre, il épuise ses soutes en quarante-cinq à cinquante heures !

(1) Les bâtiments américains et japonais construits en prévision d'opérations dans le Pacifique, et qui disposent d'un petit nombre de soutes extérieures, ont un rayon d'action qui excède en général de 30 à 40 % celui des bâtiments similaires des marines européennes.



Le sous-marin est l'arme qui compromet le plus dangereusement les communications de l'adversaire. Dans la guerre actuelle, il a déjà mis hors de combat près de 20 millions de tonneaux de navires marchands.