

La **Deutsch-Russische-Luftverkehrs-gesellschaft A.G (Deruluft)**, fut créée en novembre 1921 ; **50 %** des parts étaient détenus par le **gouvernement bolchevique russe**, et une compagnie aérienne privée allemande membre de **Aéro-Union** possédait l'autre moitié. La **Deruluft** était, ni plus ni moins, que l'ancêtre de la **Lufthansa**.

En 1921, les **Nations** de l'**Europe** de l'**Ouest** se méfiait de la **Russie** pour des raisons idéologiques, le **communisme** faisait peur, à tel point que **Français** et **Anglais** avaient soutenu au cours des années précédentes la **contre révolution « blanche »**, qui tentait de renverser le jeune **régime bolchevique** au profit d'une restauration du **tsarisme**, ou, à la rigueur, favoriser la mise en place d'un **régime parlementaire**, plus en accord avec les démocraties d'**Europe Occidentale**.

L'**Allemagne impériale**, stoppée militairement en **novembre 1918** mais, par contre, brisée économiquement par le **traité de Versailles** qui suivit, avait signé une paix séparée en **mars 1918** (traité de **Brest Litovsk**), avec le gouvernement récemment constitué par **Vladimir Ilitch Oulianov**, dit **Lénine (1870-1924)** ; ce dernier n'avait aucun intérêt à maintenir la **Russie** en guerre au côté des **alliés**, ayant d'autres chats à fouetter à l'intérieur de l'**immensité russe**, notamment la **guerre civile** évoquée plus haut.

Le **traité de Versailles** interdisant à tout **avion allemand** le survol de la **France** et de l'**Angleterre**, ainsi que la reconstitution d'une **force aéronautique militaire**, les relations diplomatiques et commerciales avec le nouveau **régime russe** étaient donc plus aisées, sans compter la proximité géographique. Dès le **1^{er} mai 1922**, une ligne régulière postale fut mise en service entre **Berlin** et **Moscou** via la **Lituanie** et la **Lettonie** ; puis le **22 août**, cette liaison aérienne s'ouvrit au **public**. La Compagnie **Franco Roumaine de Navigation Aérienne** en rêvait suite à la tête de pont varsovienne d'**avril 1921** (voir **1920-1933 CFRNA/CIDNA L'Europe Centrale sous Flight Simulator**), le pilote français **Maurice Noguès (1889-1934)**, n'atteindra **Moscou** qu'en **1924** sur trimoteur **Caudron**, dans le cadre d'une **mission diplomatique** apportant la reconnaissance officielle par la **République Française** de l'**Union Soviétique**. C'est donc l'**Allemagne** de la **République de Weimar** qui l'avait fait en premier, je précise non pas une **compagnie d'état**, mais durant ce **régime politique**.

Cette **coopération** civile a eu un prolongement militaire en **1925**, lorsque l'**Union Soviétique** mit à disposition du **régime social démocrate** de **Weimar**, l'aérodrome de **Lipestsk**, permettant l'entraînement à l'abri des **regards alliés** des futurs pilotes de la **Luftwaffe**, créée officiellement quelques années plus tard par le **régime National Socialiste** d'**Adolph Hitler (1889-1945)** ; **un comble**, puisque ce sont ces mêmes **aviateurs** qui semèrent terreur et destruction en **Russie** à compter de **juin 1941**. La volonté de **réarmement** en **Allemagne** avait donc commencé avant **1933**, année où **Adolph Hitler** arriva au pouvoir.

En **1934**, la **Deruluft** argumentait sur le fait que l'on pouvait prendre son petit déjeuner à **Berlin**, et dîner le soir à **Moscou** ou **Leningrad**... A présent il s'agirait plutôt d'y déjeuner, mais pour l'époque, c'était **fabuleux**. La compagnie pratiquait un tarif équivalent au **transport ferroviaire**, avec un trajet bien évidemment plus rapide. La plupart des avions utilisés étaient allemands (**Junkers** monomoteurs **F13** et trimoteurs **J52**), ainsi que la gestion du réseau, tout du moins jusqu'en **1930** ; certains **clichés photographiques** indiquent aussi la présence d'appareils **Fokker**. La **Deruluft** cessa son activité en **1937** au profit de compagnies allemandes et russes à part entières.

Les **exigences franco-anglaises** de **1919** affectèrent, pareillement dans les années **1930**, les lignes transatlantiques des **dirigeables Zeppelin** (première traversée commerciale en **1928**) ; ceux-ci partant d'**Allemagne** devaient passer par les **Pays Bas** (pays **neutre** durant le **1^{er} conflit mondial**), puis survoler la **Manche** entre la **France** et le

Royaume Uni, contourner ce dernier par le **sud** avant de s'élancer **plein ouest** vers les **Etats-Unis**, faisant perdre un temps précieux aux **ambitions commerciales** transatlantiques allemandes.

En conclusion, rappelons que **Thomas Woodrow Wilson (1856-1924)**, Président des **Etats-Unis**, avait déclaré à ses alliés **italo-franco-anglais** en **1919**, qu'avec les dures modalités du **traité de Versailles** à l'égard de l'**Allemagne**, et restrictives notamment en terme d'expansion aérienne telles qu'évoquées ci-dessus, l'apparition d'un **esprit revanchard** était à craindre dans les **20** années suivantes **outre Rhin**, et pourquoi pas un nouveau conflit. Les **alliés européens**, cruellement éprouvés par **4** longues années de guerre (**1914-1918**), ce qui n'avait pas été le cas des **Etats-Unis** puisque arrivés sur le tard, ne voulurent rien entendre et l'avenir, **deux décennies** plus tard, donna raison à l'intelligence visionnaire de **Thomas Woodrow Wilson**.

L'essentiel de la documentation nécessaire à cette adaptation provient du site www.timetableimages.com de **Björn Larsson** et **David Zekria**. Je recommande fortement une visite de ce site, où les deux auteurs proposent un travail considérable de mémoire.



Junkers F13



Junkers 52



Equipages de la Deruluft (appareil Fokker)

Le plan de vol ci-dessous regroupe les différentes escales desservies par la **Deruluft** en 1933

Appareil conseillé : **Pierino Primavesi** a modélisé le **trimoteur Junkers 52** ; il est disponible sur ce site : **Téléchargements Flight Simulator 2004 (FS9)/ Avions / Vieux modèles.**

GPS recommandé en complément de la navigation **VOR/DME**, repérages sur la carte du simulateur s'agissant de **Sovetsk** et **Vélikié Louki**.

ALLEMAGNE

Berlin (Tegel EDDT) /214mn

POLOGNE

Dantzig – Gdansk (Rebiechowo EPGD - VOR/DME à proximité : KRT Haute altitude 113.200 MHz – Captation immédiate puisque destination située à moins de 190mn) /80mn

RUSSIE 1

Königsberg – Kaliningrad (Khrabrovo UMKK) /46mn/ **Tilsit - Sovetsk** (Survole de la ville - coordonnées : 55 05 16 N 21 52 93 E) /132mn

LETTONIE

Riga (Riga Intl EVRA - VOR/DME : RIX Haute altitude 113.700 MHz – Captation immédiate puisque destination située à moins de 190mn) /152mn

ESTONIE

Reval – Tallinn EETN (VOR/DME : TLL Basse altitude 112.200 MHz – Distance minimale de captation : entre 65 & 55mn)/167mn

RUSSIE 2

Leningrad – St Pétersbourg (Pulkovo ULLI - VOR/DME : SPB Haute altitude 113.400 MHz – Captation immédiate puisque destination située à moins de 190mn) /360mn/ **Moscou** (Domodedovo UDD) /254mn/ **Velikije Luki – Vélikié Louki** (Survole de la ville – coordonnées : 56 20 05 N 30 31 82 E – VOR : WKL Haute altitude 108.200 MHz – Distance minimale de captation : entre 200 & 190mn) /233mn

LITUANIE

Kaunas (Kaunas Intl EYKA – VOR/DME : KNA Haute altitude 114.400 MHz – Distance minimale de captation : entre 200 & 190mn) /120mn

RUSSIE 3

Königsberg – Kaliningrad (Khrabrovo UMKK)

Personen- und Frachttarife

Bei gleichzeitiger Lösung des Hin- und Rückflugscheines 30 %
Nachlaß auf den Flugpreis für den Rückflugschein!
Frachttarif pro kg — Mindestrate 2 kg.
Jedes angefangene kg wird voll berechnet.

Freigepäck: 15 kg. — Bei Passagen von Deutschland nach der
U. d. S. S. R. und umgekehrt 30 kg!
Der Übergepäckpreis beträgt ein Hundertstel des Passagier-
preises pro kg.

von	nach	Berlin		Danzig		Königsberg		Tilsit		Riga		Tallinn		Leningrad		Kaunas		Welikje-Luki		Moskau		
		Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	Pers.	Fracht	
Berlin	in RM	—	—	50,—	0,75	60,—	1,—	75,—	1,30	100,—	1,90	122,—	2,55	180,—	3,30	90,—	1,60	150,—	3,10	216,—	4,—	
Danzig	in RM	50,—	0,75	—	—	20,—	0,30	25,—	0,60	50,—	1,15	72,—	1,80	130,—	2,65	40,—	0,95	100,—	2,45	166,—	3,25	
Königsberg	in RM	60,—	1,—	20,—	0,30	—	—	15,—	0,30	40,—	0,90	62,—	1,55	120,—	2,30	30,—	0,60	90,—	2,10	156,—	3,—	
Tilsit	in RM	75,—	1,30	25,—	0,60	15,—	0,30	—	—	25,—	0,60	47,—	1,25	105,—	2,—	—	—	—	—	—	—	
Riga	in Lats	135,—	2,50	68,—	1,50	54,—	1,20	34,—	0,80	—	—	27,50	0,25	108,—	2,—	—	—	—	—	—	—	
Tallinn	in est. Kr.	110,—	2,30	65,—	1,60	56,—	1,40	43,—	1,10	19,80	0,20	—	—	53,—	0,70	—	—	—	—	—	—	
Leningrad	in Rbl.	84,—	1,55	60,—	1,25	56,—	1,10	49,—	0,95	37,—	0,75	27,—	0,40	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kaunas	in Litās	215,—	3,80	96,—	2,25	72,—	1,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143,—	3,80	300,—	5,70	
Wel.-Luki	in Rbl.	70,—	1,45	47,—	1,15	42,—	1,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,—	0,75	—	31,—	0,50
Moskau	in Rbl.	100,—	1,85	77,—	1,50	73,—	1,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59,—	1,15	31,—	0,50	—

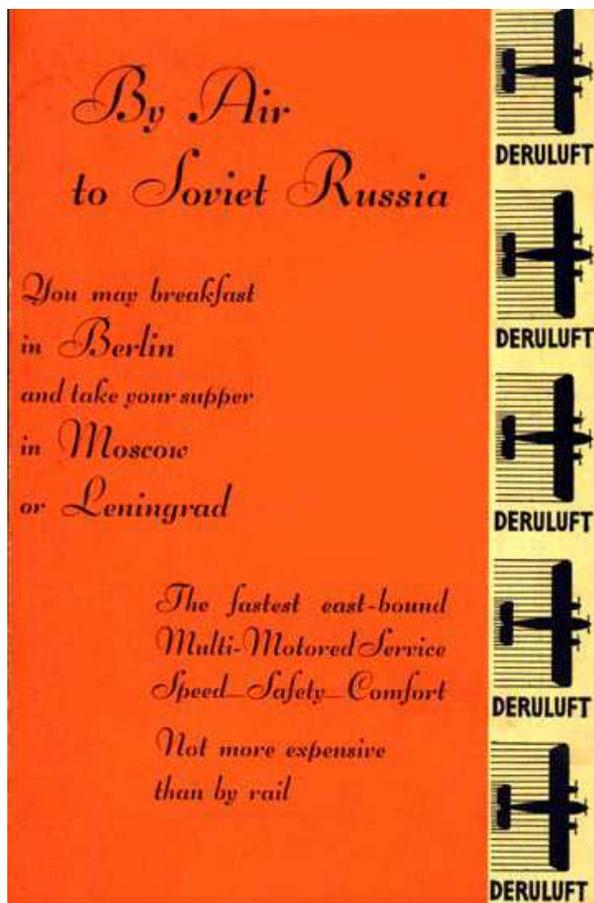
Bei durchgehenden Frachtsendungen Berlin — Helsingfors ermäßigt
sich der Satz für den Streckenabschnitt Berlin — Tallinn auf RM 2,10
Flugpreise und Frachttarife berechnet unter Zugrundelegung des Berliner Börsenkurses vom 1. 4. 1933. Preisänderungen bei Kursschwankungen vorbehalten!

Sonderfrachttarife: Wien — Riga RM 0,85
Wien — Tallinn RM 1,10

Informations tarifaires de 1933 en Reichmark



Publicité insistant sur la liaison russe



Petit déjeuner à Berlin et dîner à Moscou ou Leningrad



