
Les Gazages au Diesel: Un Mythe au Sein du Mythe

par **Friedrich Paul Berg**

(Article présenté à la Conférence Internationale Révisionniste de 1983)

Dans tout procès concernant même le meurtre le plus ordinaire, on peut s'attendre à ce qu'une abondance de détails concernant l'arme du crime soit rassemblée, incluant une description de cette arme et de quelle façon celle-ci a pu être utilisée. Dans le cas du meurtre bestial de millions de juifs on peut s'attendre à ce qu'une somme d'information encore plus importante ait été recueillie. Les procès d'après guerre recèleraient normalement une documentation précise et exhaustive de cette arme monstrueuse qu'est la chambre à gaz. Et pourtant, tel n'est pas le cas. En dépit d'une littérature abondante sur ce sujet qu'est l'holocauste, nous ne rencontrons qu'une description vague et brève de son fonctionnement.

Cette absence chronique de description précise devrait éveiller les soupçons les plus graves; nous ne sommes plus au lendemain de la guerre, à une époque où la confusion sur l'existence ou la non-existence d'événements récents pouvait encore s'expliquer vu le chaos régnant. Quarante ans se sont écoulés. Les spécialistes de l'holocauste ont eu largement le temps d'examiner les documents et les lieux du crime tout comme les témoignages du plus gigantesque procès pour meurtre de masse qui ait jamais eu lieu. Pendant toute cette période ils ont certainement été actifs, mais malgré tout ils donnent peu d'informations concernant cet aspect. A part certains "témoignages" ou "confessions", ils n'ont à peu près rien à dire.

Ces "trous" d'informations sont inquiétants; plus inquiétant encore, les parcelles d'information qu'on reçoit sont tout simplement incroyables. Tuer des gens à l'aide d'un gaz n'a rien d'extraordinaire puisque de telles choses se sont déjà produites, même accidentellement. Mais si l'on examine attentivement les informations disponibles sur les chambres à gaz allemandes d'un point de vue scientifique, médical ou technique, il devient clair que les affirmations ne tiennent pas debout. Affirmer que la méthodologie de ce meurtre de masse serait "folle" ou "bizarre" serait même sous-estimer les faits. Plus on examine ces informations fragmentaires, plus on se rend compte que les gens qui répètent inlassablement les mêmes histoires sur l'holocauste n'ont pas la moindre idée de ce dont ils parlent ou écrivent. Les affirmations de 'témoins

oculaires' sont particulièrement étranges. La confession écrite de Kurt Gerstein, qui est acceptée largement par les spécialistes de l'Holocauste, est un exemple frappant de ce genre de témoignage. Mais les autres témoignages sont souvent aussi bizarres ou même pires.

L'absurdité des diverses méthodes d'extermination ne prouve pas que l'holocauste ne se soit pas produit mais on devrait alors s'attendre à ce que des gens raisonnables demandent d'autres preuves un peu plus solides avant d'accepter une histoire aussi monstrueuse comme véridique. Le fait que des documents mentionnant le meurtre des juifs dans ces chambres à gaz n'existent pas, ou que des locaux, ou même des plans décrivant ces locaux comme des chambres à gaz fonctionnelles -et non des locaux ordinaires dont on dit qu'ils ont servi à cet effet - n'existent pas non plus devrait suffire à montrer que quelque chose cloche.(fn. 1)

Il est aisé de concocter d'horribles récits de meurtres qui sont de façon commodément vagues. Faire en sorte que ces histoires soient acceptées par une nation vaincue et détruite n'est guère plus difficile si les vastes ressources médiatiques des vainqueurs ont été utilisées pour peindre l'ennemi comme un sauvage dépravé. Par contre, il est moins difficile d'expliquer comment quelqu'un aurait pu utiliser un diesel pour mettre en œuvre une politique d'extermination de masse.

La position des Exterminationnistes

La table ci bas est tirée de *The Destruction of the European Jews* par Raul Hilberg, publié en 1961. Cette table donne une description de ce qui peut être considéré comme un "consensus" des écrivains qui traitent de l'holocauste depuis 20 ans. Les camps énumérés sont ceux que Hilberg considère comme ayant été des "camps d'extermination". Les camps comme Dachau, Buchenwald et Belsen-Bergen ne sont donc pas inclus.(fn. 3)

Table 1: Caractéristiques des camps de la mort selon Raul Hilberg

Camp	Endroit	Juridiction	Type de mise à mort	Nombre de juifs tués
Kulmhof	Wartheland	Haut gradés SS et chefs de police (Koppe)	camions à gaz(CO)	plus de cent mille
Belzec	district de Lublin	SS et chefs de police (Globocnik)	chambres à gaz (CO)	des centaines de milliers
Sobibor	district de Lublin	SS et chefs de police(Globocnik)	chambres à gaz(CO)	des centaines de milliers
Lublin	district de Lublin	WVHA	chambres à gaz(CO), fusillades	des dizaines de milliers
				des

Treblinka	district de Varsovie	SS et chefs de police	chambres à gaz (CO)	des centaines de milliers
Auschwitz	Haute Silesie	WVHA	chambres à gaz (HCN)	un million

La quatrième colonne à partir de la gauche montre que dans tous les camps à l'exception d'Auschwitz, les opérations d'extermination ont normalement été menées à l'aide de monoxyde de carbone (CO). A Auschwitz les assassinats auraient été présumément faits avec de l'acide cyanhydrique ou HCN. Des cinq camps où le monoxyde de carbone a supposément été utilisé, trois auraient accueilli la majorité des victimes: Treblinka, Sobibor et Belzec. Pour ces trois camps on nous dit qu'un moteur diesel a été utilisé pour générer le monoxyde de carbone. Le nombre de juifs présumément tués dans les deux autres camps, Kulmhof (Chelmno) ou Lublin (Majdanek) est relativement peu important par rapport au nombre donné pour Treblinka, Belzec et Sobibor.

Sur la base de ce nombre de victimes qui est généralement accepté, on peut dire qu'environ la moitié des victimes juives des chambres à gaz ont été tuées par les émanations d'un moteur diesel. En d'autres termes les chambres à gaz au diesel sont aussi importantes, en terme de victimes, que les chambres à gaz où on aurait utilisé le Zyklon B.

Pendant une période de plusieurs mois (1939 et 1940), des moteurs diesels auraient été utilisés sur les handicapés mentaux et les malades incurables en Allemagne dans le cadre du programme d'euthanasie. L'expérience acquise ainsi par certaines personnes sur l'utilisation de ces diesels (i.e le Reichsamtsleiter Viktor Brack et le Kriminalkommissar Christian Wirth entre autres) aurait servi plus tard pour le meurtre des juifs à Treblinka, Belzec et Sobibor. Selon Hilberg, c'est Wirth qui construisit les "chambres à gaz au monoxyde de carbone" du programme d'euthanasie sur l'ordre de Brack, ce dernier étant "en charge du programme d'euthanasie". Puis à l'été 1942 Brack envoya Wirth vers Lublin où "Wirth et son équipe se mirent immédiatement à construire dans des conditions primitives des chambres à gaz dans lesquelles "un tuyau d'échappement relié à un moteur diesel envoyait le monoxyde de carbone" (fn. 4)

Dans la minie série télévisée "Holocauste" diffusée largement aux Etats-Unis, qui est une adaptation fictive et dramatique de l'histoire telle qu'elle est largement acceptée, on trouvait plusieurs références concernant l'utilisation d'un moteur diesel pour tuer massivement. Dans l'une des scènes, le Dr. Bruno Tesch, qui dans les faits était un chimiste hautement qualifié que les alliés pendirent après la guerre(fn. 5) , explique à Eric Dorf, un officier SS fictif administrant le programme d'extermination, que l'un des avantages du Zyklon B est qu'il ne "va pas obstruer la machinerie et provoquer des bris comme dans le cas du monoxyde de carbone." Dans une autre scène, Rudolf Höss, le commandant d'Auschwitz est sur le point de faire fonctionner un moteur

diesel lorsque Eric Dorf lui dit qu'il n'aura désormais plus besoin d'utiliser celui-ci puisqu'il a commandé une autre substance, soit le Zyklon B.

Le Document Gerstein

Le document laissé par Kurt Gerstein est encore une pierre angulaire de l'histoire de l'Holocauste. Gerstein était un Obersturmführer (premier Lieutenant) au sein de la SS et un ingénieur minier. Lorsqu'il s'est rendu aux Américains, il leur a prétendument donné une description préparée le 26 avril 1945 (en français, ce qui est assez étonnant déjà) ainsi que des reçus concernant la livraison de Zyklon B au camp Auschwitz. Depuis il a été élevé au rang de "juste parmi les gentils" par les Israéliens et par divers auteurs juifs pour avoir tenté au moins d'alerter le monde sur le programme d'extermination nazi.

Le texte qui suit est une portion du document Gerstein tel que donné par Leon Poliakov dans Le Bréviaire de la Haine. Outre l'"erreur" de Poliakov, soit l'affirmation que 700 ou 800 personnes étaient entassées dans un local de 93 mètres carrés plutôt que les 25 mètres carrés dans l'original, cette version n'est probablement pas pire que d'autres qui ont été données au fil des ans.(fn. 6)

Dans les chambres, des SS pressent les hommes: «Bien remplir m a ordonné Wirth-, 700 - 800 sur 93 m²! Les portes se ferment. A ce moment, je, comprends la raison de l'inscription «Heckenholt». Heckenholt, c'est le chauffeur de la Diesel, dont les gaz d'échappement sont destinés à tuer les malheureux. SS-Unterscharführer Heckenholt s'efforce de mettre en marche le moteur. Mais il ne marche pas! Le capitaine Wirth arrive. On le voit, il a peur, car j'assiste au désastre. Oui je vois tout et j'attends. Mon chronomètre «stop» a fixé le tout, 50 minutes, 70 minutes, le Diesel ne marche pas! Les hommes attendent dans les chambres à gaz. En vain. On les entend pleurer «comme à la synagogue» dit le professeur Pfannenstiel, l'oeil fixé à une fenêtre agencée dans la porte de bois. Le capitaine Wirth, furieux, envoie quelques coups de cravache à l'Ukrainien qui est l'aide de Heckenholt. Après 2 heures 49 minutes - la montre a tout enregistré - le Diesel se met en marche. 25 minutes passent. Beaucoup sont déjà morts, c'est ce qu'on voit par la petite fenêtre, car une lampe électrique éclaire par moment l'intérieur de la chambre. Après 32 minutes, enfin, tous sont morts! De l'autre côté, des travailleurs juifs ouvrent les portes en bois. On leur a promis - pour leur service terrible - la vie sauve, ainsi qu'un petit pourcentage des valeurs et de l'argent trouvés. Comme des colonnes de basalte, les hommes sont encore debout, n'ayant pas la moindre place pour tomber ou pour s'incliner. Même dans la mort, on reconnaît encore les familles se serrant les mains.

On a peine à les séparer, en vidant les chambres pour le prochain chargement. On jette les corps bleus, humides de sueur et d'urine, les jambes pleines de crotte et de sang menstruel. (fn. 7)

Ce n'est pas à travers un judas que le professeur Pfannenstiel est supposé regarder à l'intérieur de la chambre à gaz, c'était à travers une vitre. Et il y a une porte en bois, pas une porte étanche au gaz comme on pourrait s'y attendre. Apparemment l'une des portes d'au moins une des chambres à gaz était en bois. Nous nous faisons dire que les victimes étaient encore en vie après avoir été enfermées trois heures dans la chambre à gaz, avant que le diesel ne soit mis en marche. La chambre à gaz ne devait certainement pas être très étanche si non les juifs seraient morts d'asphyxie bien avant que le diesel ne soit mis en marche.

Les hommes étaient "debouts comme des colonnes de basalte sans avoir le moindre espace pour tomber ou s'incliner. Même dans la mort, on reconnaît encore les familles se serrant les mains" Il n'y a de mention nulle part que les victimes auraient tenté de forcer les portes. Le professeur Pfannenstiel, avec son "oeil fixé à la fenêtre", aurait sûrement noté si des gens tentaient de briser la vitre ou la porte.(fn. 8) Mais pourtant il n'y a aucune mention de ce genre. Mais nous nous faisons dire que les victimes ont eu assez de présence d'esprit pour se tenir la main par groupes de familles.

Selon la dernière phrase du texte cité, "On jette les corps bleus, humides de sueur et d'urine, les jambes pleines de crotte et de sang menstruel." Ici nous avons un élément inconsistant puisque les corps de gens empoisonnés au monoxyde de carbone de sont jamais bleus. Au contraire, ils sont "rouge cerise" ou encore "roses".(fn. 9) Ceci est mentionné dans la plupart des livres de toxicologie et est connu probablement de tous les médecins et de la plupart, si non toutes les personnes travaillant dans les salles d'urgences. Les empoisonnements au monoxyde de carbone sont courant à cause des moteurs d'automobiles et sont plus nombreux que ceux dus à tous les autres gaz réunis.

On peut donner crédit au document Gerstein au moins concernant un aspect; il n'affirme pas que le monoxyde de carbone soit l'ingrédient émis par le diesel qui a causé la mort des personnes. Ce sont les exterminationnistes, i.e. les gens qui défendent l'histoire classique de l'Holocauste qui ont affirmé à maintes reprises que c'est le monoxyde de carbone émis par le diesel qui causait la mort de ces gens. La récurrence de cette mention d'une couleur "bleue" des corps de la part de plusieurs prétendus témoignages oculaires lors des procès d'après-guerre en Allemagne démontre la nature "copie carbone" de tels témoignages. Le fait que de telles affirmations aient été acceptées par des cours allemandes spécialisées dans la poursuite des crimes de guerre ainsi que par des écrivains prestigieux de l'Holocauste sans même qu'on ne s'attarde sur la consistance de telles affirmations en dit long sur le sérieux de ces gens - ou de leur subordination à des impératifs politiques

-.

Si les corps avaient réellement eu une apparence bleue, la mort n'aurait pas été due un empoisonnement au monoxyde de carbone mais à l'asphyxie, i.e. le manque d'oxygène. Dans cet article nous étudierons cette possibilité et découvrirons que dans n'importe quelle chambre à gaz au diesel, bien que la mort par asphyxie soit peu probable, elle est malgré tout plus probable que la mort par empoisonnement au monoxyde de carbone.

Selon Leon Poliakov, un historien juif français, "Il ne nous reste pas grand-chose à ajouter à cette description, valable pour Treblinka ou Sobibor aussi bien que pour le camp de Belzec. Les installations y étaient conçues sensiblement de la même manière, et l'oxyde de carbone, produit par un moteur Diesel, était la méthode adoptée pour administrer la mort." Pour Poliakov, plus d'un million et demi de gens furent tués à l'aide du gaz produit par un diesel.(fn. 10)

Les Effets Toxiques du Monoxyde de Carbone

Pour analyser de façon critique les affirmations concernant l'utilisation de chambres à gaz au diesel, on peut se poser deux questions ici: Combien de monoxyde de carbone est-il nécessaire pour tuer un être humain en une demi-heure? Les émanations provenant d'un diesel contiennent-ils suffisamment de ce monoxyde de carbone?

Table 2: Les Effets Toxiques du Monoxyde de Carbone(fn. 11)

Parties par million de monoxyde de carbone dans l'air	Monoxyde de Carbone en pour-cent	Effets Physiologiques
100	0.01%	Concentration permise pour une exposition de plusieurs heures
400 à 500	0.04%-0.05%	Concentration pouvant être inhalée pendant une heure sans effets appréciables.
600 à 700	0.06%-0.07%	Concentration causant un effet à peine détectable après une heure
1,000 à 1,200	0.10%-0.12%	Concentration causant un effet déplaisant mais non dangereux après une heure d'exposition.
1,500 à 2.000	.1 5%-.2%	Concentrations dangereuses pour une durée d'exposition de une heure
4,000 et plus	.4% et plus	Concentrations mortelles pour une exposition de moins d'une heure.

Les empoisonnements au monoxyde de carbone ont fait l'objet

d'études détaillées depuis 1920, particulièrement lorsqu'il devint nécessaire d'obtenir des données sur l'aération requise de tunnels qu'empruntaient les véhicules motorisés, particulièrement pour la zone urbaine de New York dans des tunnels comme le Holland tunnel. Depuis le début des années 1940 il est largement accepté sur la base des recherches menées par Yandell Henderson et J.S. Haldane qu'un taux de monoxyde de carbone de "0.4% et plus," tel que montré dans la Table 2, est fatal pour une exposition d'une heure ou moins.(fn. 12) Des concentrations de 0.15% à 0.20% sont considérées comme "dangereuses", ce qui veut dire qu'elles peuvent tuer certaines personnes après une heure, spécialement des gens de santé fragile. Mais quelqu'un qui désirerait se servir de chambres à gaz pour tuer des millions de personnes ne devrait pas se contenter de concentrations qui tuent "quelques" personnes d'un certain groupe mais "toutes" les personnes présentes.

Le terme "moins" tel qu'utilisé par Henderson est malheureusement vague. Ce manque de précision provient du fait que même si Henderson et d'autres ont été capables de tester l'inoffensivité de certaines doses avec une grande exactitude dans les conditions contrôlées d'un laboratoire, les doses fatales elles n'ont pu être testées de la même façon. Les effets mortels du CO à certaines concentrations ont été extrapolés à partir du taux de carboxyhémoglobine pour une période de temps donnée suite à des expériences parfois létales sur des animaux et des expériences non létales sur des êtres humains. Même si les résultats des tests ne sont pas aussi précis que ce qu'on pourrait souhaiter ils sont suffisamment adéquats pour amener à certaines conclusions concernant l'utilisation de chambres à gaz au diesel.

Selon les exterminationnistes, le sinistre résultat était obtenu en moins de une demi-heure. De façon à savoir combien de monoxyde de carbone est nécessaire pour tuer en une demi-heure plutôt qu'en une heure complète, on peut utiliser la règle du pouce connue sous le nom de "Règle d'Henderson," qui est:

$$\% \text{ CO} \times (\text{temps d'exposition}) = \text{Constant pour n'importe quel effet toxique}$$

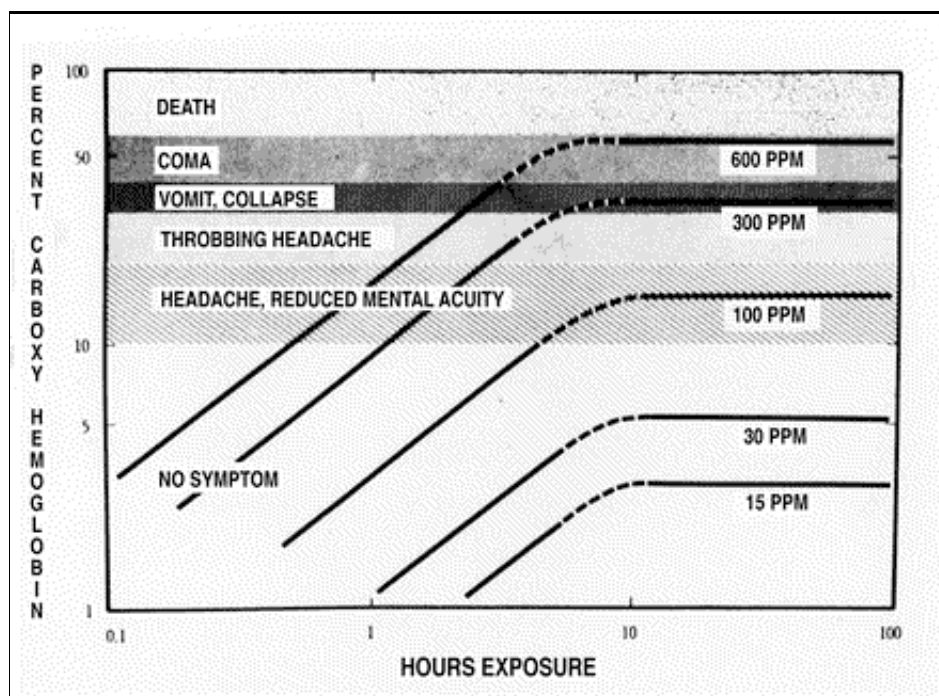
En d'autres mots, pour n'importe quel effet toxique, la concentration de poison doit être inversement proportionnelle au temps d'exposition. Ceci veut dire que pour tuer en une demi-heure, on aurait besoin de deux fois la concentration requise pour une exposition d'une heure. En appliquant cette règle au "0.4% et plus" nécessaire pour "tuer en moins d'une heure," on obtient 0.8% et plus comme concentration fatale requise pour un temps de moins de 30 minutes.(fn. 13)

En appliquant la même règle aux 0.15 à 0.20%, la dose "dangereuse" pour une heure d'exposition, on déduit qu'une quantité de 0.3% à 0.4% de CO serait dangereuse pour une demi-heure d'exposition.

Ceci veut dire que pour avoir une chambre à gaz qui utilise du

monoxyde de carbone comme agent létal, quelqu'un devrait pouvoir compter sur une concentration d'au moins 0.4% de CO, mais plus probablement 0.8%. Nous allons garder ce "0.4%-0.8%" à l'esprit comme étant un seuil limite sur lequel nous reviendrons.

La considération importante est toujours la "moyenne" de la concentration de CO ainsi que le temps d'exposition et non une quantité de poison mesurée en livres ou en pieds cubes. Essayer d'analyser le problème à partir des quantités de CO produit plutôt que sa concentration serait plutôt futile puisque pour le peu qui en est dit, dans le cas du document Gerstein, la dimension de la "chambre à gaz" est déjà un élément incroyable.



La Figure 1 donne les symptômes provoqués par diverses concentrations de monoxyde de carbone en fonction du temps d'exposition. Le plus haut taux d'exposition qui soit discuté est 600 ppm (parties par million). 600 ppm est une autre façon de dire 0.06%. Le graphe montre qu'après une heure d'exposition à une concentration de 0.06% de CO, tout ce qu'une personne ressentirait est un mal de tête, et même pas un qui soit insupportable. Même après 100 heures d'exposition, le pire qui puisse arriver est le coma, mais pas la mort. Mais après seulement une demi-heure d'exposition à 600 ppm aucun symptôme n'est indiqué, même pas un petit mal de tête. Nous devons garder en tête de 0.06% comme un autre seuil sur lequel nous reviendrons.

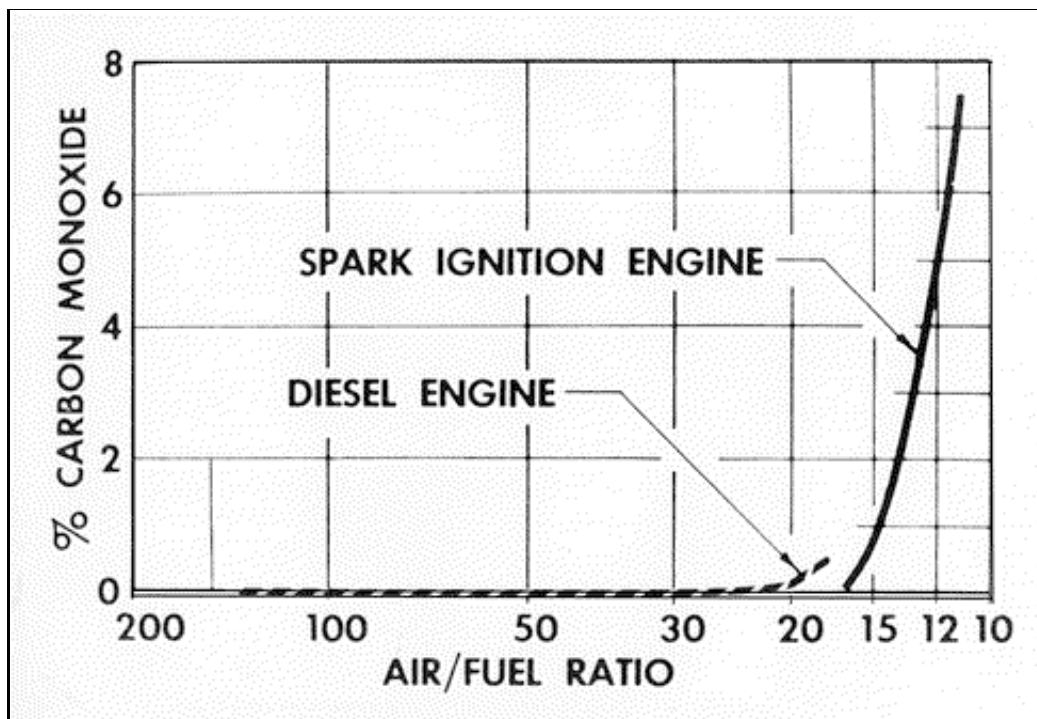
Les Engins au Diesel

La situation serait plus facile si les partisans de l'Holocauste avaient fourni des données telles que le nom du manufacturier ou le type de modèle, la taille ou la puissance de l'engin en chevaux vapeur. Bien que ce genre d'information serait considérée comme essentielle dans le cadre d'une enquête pour un meurtre ordinaire, lorsqu'on parle de l'Holocauste il ne faut pas trop en demander. L'affirmation la plus fréquente semble être que les moteurs furent pris sur des chars soviétiques (la plupart des chars soviétiques durant la guerre fonctionnaient au diesel, incluant le fameux T-34), mais il a été affirmé récemment qu'au moins un des engins provenait d'un sous-marin soviétique. Tout sous-marin aurait aussi eu comme moteur un diesel. Faute d'informations plus précises, on doit aborder la question d'un angle plus difficile et plus général, à savoir si un quelconque diesel construit dans le passé aurait pu servir à accomplir ce crime.

Si Gerstein avait affirmé que le monoxyde de carbone était généré par un moteur à essence alors son histoire aurait été plus crédible. Les moteurs à essence peuvent tuer facilement et avec peu ou pas d'avertissement puisque leurs émanations sont inodores. Bien que les moteurs fonctionnant au diesel ressemblent parfois à des moteurs à essence, à tout le moins pour la majorité des gens, ils sont actuellement très différents. N'importe quel ingénieur minier ou surveillant de mines aurait normalement été capable de faire la différence entre les deux engins. Premièrement, le bruit qu'ils font est tellement différent que pratiquement n'importe qui ayant un minimum d'expérience pourrait faire la différence les yeux fermés.

Une autre particularité des diesels est qu'ils avertissent de leur présence par l'odeur nauséabonde qu'ils dégagent. L'intensité de cette odeur a probablement entraîné certaines personnes à avoir faussement l'impression que leurs émanations pouvaient être terriblement létales.

Bien que les émanations d'un diesel ne soient pas totalement inoffensives, elles sont beaucoup moins dangereuses que ce que l'on pourrait penser, à l'exception d'effets cancérogènes à long terme qui sont non pertinents pour une chambre à gaz qui doit tuer des masses de gens en un laps de temps relativement court. Les émissions de diesel respectent les standards de l'Agence de Protection de l'Environnement U.S. sans qu'il ne soit requis de modifier le moteur ou d'ajouter des accessoires. Les diesels ont toujours produit moins de 1% de monoxyde de carbone ce qui est le standard pour les engins à combustion. Les moteurs à essence eux n'ont pu respecter ce standard qu'après plusieurs années de recherche, de modification de ceux-ci ainsi que de l'ajout de plusieurs accessoires complexes. Les diesels des années 1930 et 1940 étaient aussi peu polluants, si non moins que ceux d'aujourd'hui.



La figure 2 compare les niveaux d'émission de monoxyde de carbone pour des engins diesel et des engins fonctionnant à l'essence. Les moteurs à essence sont parfois appelés des engins à allumage par étincelle (spark ignition) dans cette figure. Il est clair qu'entre ces deux engins le choix logique d'une source de monoxyde de carbone ne peut qu'être le moteur à essence. A partir de moteurs à ignition (essence), on peut aisément obtenir un taux de 7% de monoxyde de carbone, alors qu'avec les engins diesel on ne peut même pas obtenir un taux de 1%.

Les émissions de monoxyde de carbone d'engins à combustion sont représentées en fonction du ratio air/combustible ou encore combustible/air.

Le ratio combustible/air est évidemment la réciproque du ratio air/combustible. Il est généralement accepté par l'industrie automobile et par les environmentalistes que la composition des émissions d'un moteur diesel est liée à ce ratio et non à d'autres facteurs comme le rpm (régime par minute). (fn. 17).

Un ratio air/combustible de 100 par exemple veut dire que pour chaque livre de combustible brûlée on doit injecter 100 livres d'air dans l'engin. Mais seules 15 livres d'air réagissent chimiquement avec cette livre de combustible, quel que soit le ratio air/combustible ou même le type d'engin. Ceci veut dire que pour un ratio air/combustible de 100, il y a toujours 85 livres d'air qui ne réagit pas. Ces 85 livres d'air ressortent du moteur sans avoir subi aucune transformation chimique. Concernant cet excès d'air, l'engin diesel ne se comporte pas autrement que comme une

sorte de compresseur.

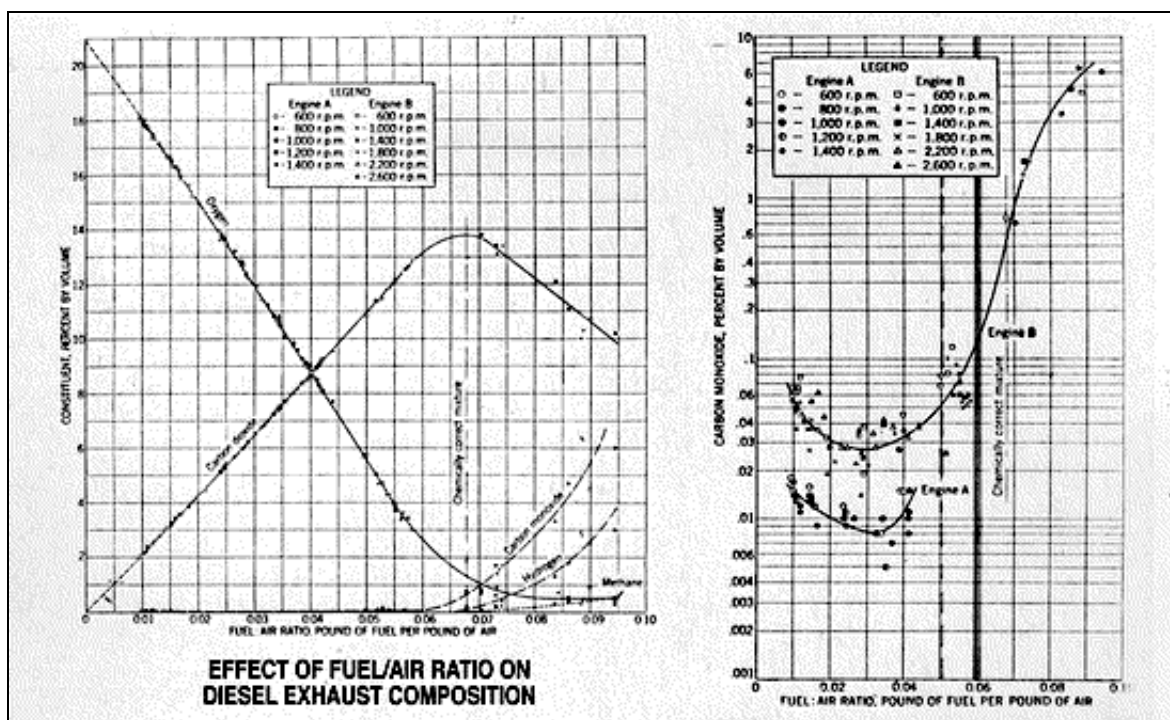
Les moteurs à essence opèrent toujours avec un déficit d'air. Il en résulte que la réaction chimique de ce type de moteur n'est jamais complète et qu'une proportion relativement importante de monoxyde et de dioxyde de carbone est formée.

Les diesels eux, opèrent avec un excès d'air. Sans charge extérieure, le taux air/combustible de ceux-ci peut être aussi élevé que 200:1. Lorsqu'ils opèrent à pleine capacité (charge complète), le ratio air/combustible est de 18:1. A cause de l'abondance d'air, il y a toujours de meilleures chances que le combustible soit brûlé entièrement, ce qui fait que peu de monoxyde de carbone est rejeté par rapport aux moteurs à essence. Aussi, le peu de monoxyde de carbone produit dans les cylindres d'un diesel est subséquemment dilué dans l'excès d'air.

Dès que quelqu'un acquiert une compréhension des différences existantes entre les moteurs diesel et les moteurs à essence, il devient évident que le choix logique comme source de monoxyde de carbone serait toujours le moteur à essence. Le moteur diesel était et demeure un choix ridicule comme source de CO.

Il y a deux types d'engins fonctionnant au diesel: les engins à chambre de combustion divisée et les engins à chambre de combustion unique.

La catégorie 'chambre de combustion divisée' est généralement subdivisée en deux, le design par chambre de précombustion et celui par cellule turbulente.



La Figure 3 montre deux courbes d'émission pour des diesels ayant une chambre de combustion divisée. Ces

résultats ont été obtenus suite à des tests extrêmement exhaustifs faits avec le plus grand soin au début des années quarante par le Bureau des Mines U.S. afin de déterminer si oui ou non des engins diesel pouvaient être utilisés sous terre sans mettre en danger la vie des mineurs. La conclusion du Bureau Américain des Mines telle que donnée dans plusieurs rapports durant cette période fut toujours que les diesels pouvaient être utilisés dans les mines (sauf les mines de charbon) en autant que leur utilisation et les conditions techniques dans lesquelles ils étaient utilisés soient soumis au préalable à l'approbation du USBM.

La courbe du bas de la Figure 3 concerne un diesel à chambre de précombustion. La courbe du haut est celle d'un engin à cellule turbulente. Le ratio combustible/air le plus bas correspond à peu près à l'état neutre (sans charge ou effort particulier du moteur). Pour la chambre de précombustion au neutre, le taux de monoxyde de carbone est de moins de 0.0211%. Pour le diesel à cellule turbulente fonctionnant "au neutre", le taux de monoxyde de carbone des émissions est de 0.06%. Ceci veut dire qu'au neutre ces deux diesels ne peuvent même pas produire assez de monoxyde de carbone pour donner un mal de tête à quelqu'un au bout d'une demi-heure.

Lorsqu'on commence à imposer une charge à ces engins, accroissant ainsi le ratio combustible/air, le taux de monoxyde de carbone décroît un peu au début. C'est seulement lorsqu'on approche de la pleine charge (celle que le moteur peut supporter) représentée par la ligne solide dans cette figure, que le taux de monoxyde de carbone grimpe à un maximum de 0.1% si le ratio combustible/air est de .055. Une concentration de CO de 0.1% est encore loin du seuil de "0.4% à 0.8%". En d'autres mots, aucun de ces engins n'aurait pu produire assez de monoxyde de carbone pour tuer quelqu'un en une demi-heure quelle que soit la charge imposée.

La Fumée du Diesel

Une caractéristique des diesels est qu'ils produisent de la fumée. Ceci n'est pas dû à une inefficacité quelconque de ces engins. Au contraire, ils sont remarquablement efficaces. La fumée est avant tout due à la nature de l'engin ainsi qu'au type de carburant (plus lourd) qui est utilisé pour ces moteurs. .

La ligne solide de la Figure 3 représente la limite pour laquelle les manufacturiers ont jugé nécessaire de protéger leurs engins d'un usage excessif dû à la fumée et l'accumulation de suie dans les cylindres. D'un point de vue pratique, un diesel ne peut pas être en opération à droite de la ligne solide avec du carburant liquide. Dans la Figure 3 tout comme dans la Figure 5, la ligne solide représente un ratio carburant/air de 0.055. Plusieurs manufacturiers sont plus conservateurs et limitent le

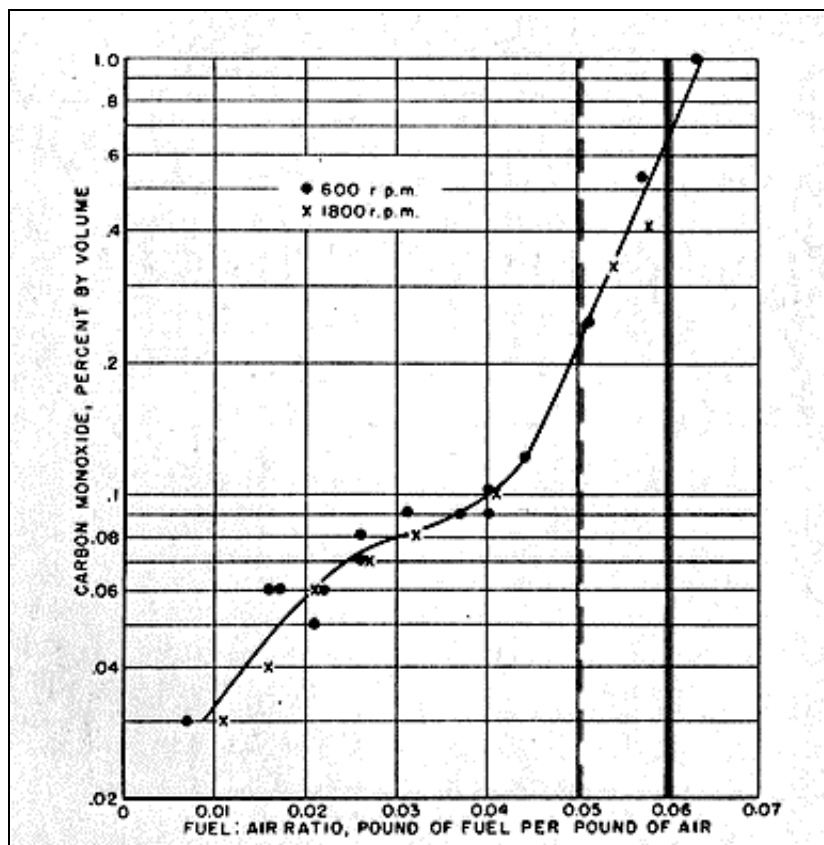
ratio combustible/air de leurs engins à 0.050

Les engins diesel peuvent opérer de façon sécuritaire à des ratios combustible/air supérieurs à 0.055 seulement s'ils brûlent un combustible 'propre'; c'est la seule façon d'éviter que les cylindres ne soient rapidement bouchés par des déchets solides de combustion. Les données pour un ratio combustible/air supérieur à 0.055 ne sont disponibles que parce que les chercheurs du Bureau des Mines ont choisi pour une raison théorique de tester ces engins avec du combustible gazeux. Ils voulaient d'obtenir un ratio combustible/air supérieur à ce qu'il est possible d'atteindre pour un diesel opérant à pleine charge avec du carburant liquide. .

Il est inutile de considérer les données obtenues en utilisant une source de combustion gazeuse puisque si les Allemands avaient disposé d'une telle source pour leur diesel, ils l'auraient envoyé directement dans la chambre à gaz sans utiliser de moteur. Utiliser un moteur dans un cas pareil n'aurait réussi qu'à rendre le gaz initial moins toxique! Puisque le monoxyde de carbone est hautement combustible, toute injection de celui-ci dans un moteur avec de l'air n'aurait eu comme résultat que d'en brûler une grande partie.

La fumée produite par un engin diesel contient une phase liquide et une phase solide. La phase liquide est généralement éjectée de l'engin en même temps que les autres émanations et n'abîme donc pas celui-ci. Mais si des déchets solides sont produits en quantité suffisante, et de façon suffisamment rapide, une partie de ceux-ci va s'accumuler dans les cylindres et il peut suffire de quelques minutes pour que les valves soient endommagées et que le moteur s'arrête. Comme le graphe le montre, la quantité de solides produits par ces engins s'accroît dramatiquement juste au-dessus d'un ratio combustible/air de 0.055. Pour cette raison les manufacturiers équipent en général leur pompe à injection de carburant d'un mécanisme qui empêche le ratio 0.050 ou 0.055 d'être dépassé.

Opérer n'importe quel type de diesel avec une charge significative, quel que soit le design ou le type de l'engin, aurait conduit à la production d'une quantité considérable de fumée. Cette fumée peut aussi être détectée immédiatement après la mise en marche du moteur, même lorsque celui-ci est au neutre ou qu'une charge légère est appliquée, tant et aussi longtemps que le moteur n'a pas atteint sa température de fonctionnement normale. On ne doit pas être surpris qu'aucune mention de cette fumée dense n'existe dans le document Gerstein ni dans aucun les témoignages produits lors des procès d'après guerre.



Les Chambres de Diesels non Divisées

La Figure 5 montre qu'une chambre diesel non divisée ne produit que 0.03% de monoxyde de carbone au neutre, ce qui est insuffisant pour causer un mal de tête après une demi-heure d'exposition. Cependant à mesure qu'une charge est appliquée au moteur, le taux d'émission de monoxyde de carbone s'accroît rapidement et à pleine charge celui-ci (représenté par une ligne solide) est en effet de 0.4%. En d'autres mots ici nous avons un diesel qui au premier coup d'œil aurait pu être utilisé pour un meurtre de masse.

Le problème avec cet engin, et pour tous les diesels, est que fait tourner le moteur à pleine capacité pendant une longue période comme une demi-heure aurait comporté des risques sévères d'encrassement et d'endommagement des pistons par accumulation de déchets solides. Si on opère un tel moteur à un ratio combustible/air de moins de 0.055, donc avec une charge moins importante, l'émission de monoxyde de carbone chute dramatiquement. Par exemple, à 80% de la charge maximale, qui est généralement considérée comme sécuritaire pour un fonctionnement continu survenant à un ratio carburant/air de 0.045, le taux de monoxyde de carbone n'est plus que de 0.13%. En utilisant les figures indexées ainsi que la règle d'Henderson pour faire un calcul simple, 0.13% de monoxyde de carbone ne serait même pas dangereux pour une exposition de 30 minutes.

Le fait que les Figures 3 et 5 soient typiques de tous les engins diesel qu'on connaît depuis 50 ans est attesté par l'utilisation qu'on a fait et

qu'on continue de faire de ces données dans de nombreux journaux et ouvrages sur les émissions diesel à ce jour. Il n'y a pas de meilleur exemple montrant les émissions d'un moteur diesel. Quelqu'un peut parfaitement vérifier avec des publications spécialisées comme le Society of Automotive Engineers Transactions. Si quelqu'un se donne la peine de vérifier dans les numéros de SAE des quarante dernières années il ne pourra pas trouver d'exemple pire d'émission de monoxyde de carbone que celui de la Figure 5. Notre analyse de la Figure 5 représente le pire cas qu'on puisse trouver pour un engin diesel.

Charge Appliquée sur l'Engin

A part le problème causé par la fumée, l'imposition d'une charge complète à un de ces engins est loin d'être facile. Par exemple, si quelqu'un conduit un camion, une charge complète ou maximale peut être imposée au moteur en chargeant le véhicule avec une cargaison très lourde, puis en appuyant à fond sur l'accélérateur alors que le camion monte une côte. Dans de telles conditions on peut espérer un taux de 0.40/o sortant du tuyau d'échappement, en autant que le diesel soit de type chambre non divisée. Cependant, si le camion est stationné sur une route, il est beaucoup plus difficile d'imposer une charge complète au moteur. Appuyer sur l'accélérateur alors que la transmission est au neutre n'augmentera la charge que de peu. Laisser l'embrayage glisser et appuyer sur l'accélérateur peut imposer une plus grande charge sur le moteur mais l'embrayage brûlera rapidement, soulevant l'engrenage arrière du véhicule et appliquer les freins alors que l'engin est en accélération imposera une charge plus lourde au moteur mais la garniture des freins sera rapidement grillée.

La seule façon réaliste d'imposer une charge significative à un tel engin est d'attacher une sorte de dynamomètre à frein ou un autre type d'appareil, comme un générateur électrique.

Les dynamomètres à frein pouvaient être disponibles et les Allemands devaient en posséder plusieurs, mais ce genre d'équipement peut difficilement se trouver sans un garage typique. Ils ne sont disponibles en général que dans des laboratoires de tests bien équipés que les ingénieurs utilisent. Comme ils coûtent beaucoup plus cher que les engins auxquels ils sont attachés on ne les produit pas en quantité industrielle.

Un arrangement comportant un générateur semble plus plausible puisque des camps tels que Treblinka et Belzec avaient besoin d'être alimentés en électricité, ne serait ce que pour faire passer le courant dans la clôture électrifiée ou allumer des ampoules. Mais un tel arrangement nécessiterait une utilisation continue du moteur, ce qui est contraire à l'affirmation de Gerstein. Selon ce document, on ne réussit à mettre en marche l'engin qu'au bout de trois heures afin de procéder à un gazage. Il n'y a rien dans ce document qui suggère même timidement que ce moteur ait servi à autre chose qu'au meurtre de masse. Si cet engin avait

eu une double utilisation on se serait attendu à un commentaire quelconque comme le fait que des lumières se soient allumées au moment ou le moteur démarre.....

Aldéhydes, Oxydes Nitreux et Hydrocarbures

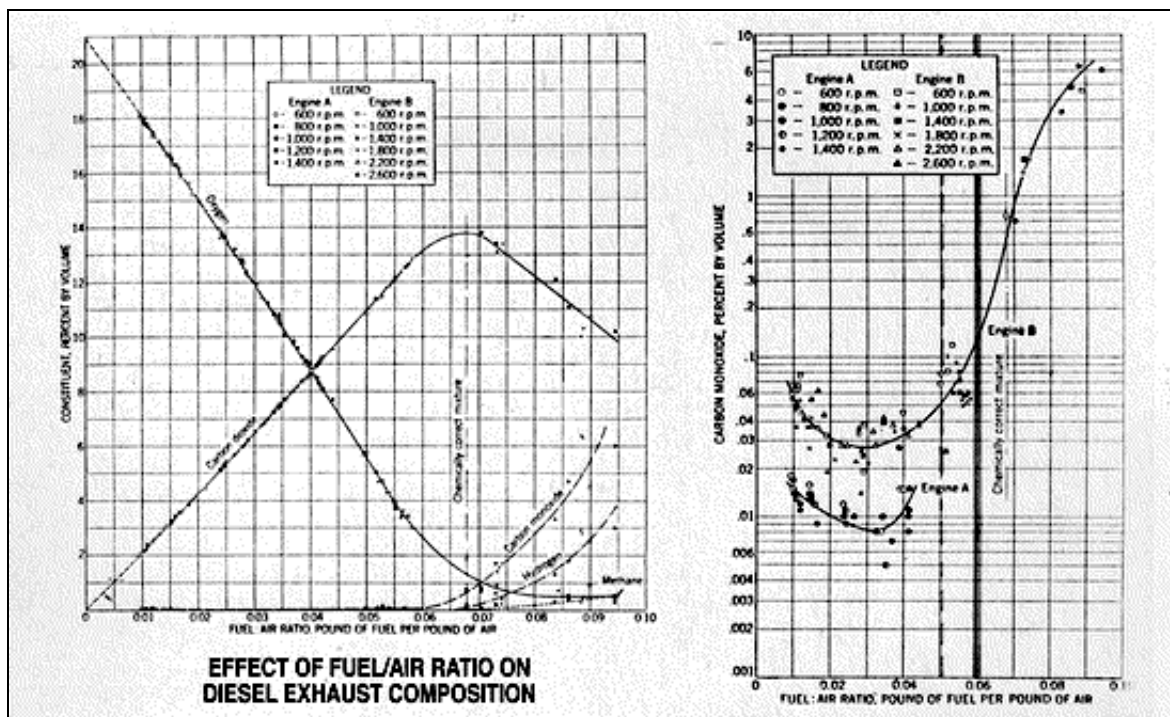
Un diesel émet d'autres polluants que du monoxyde de carbone. Ce sont les aldéhydes, les oxydes nitreux et les hydrocarbures, qui sont en effet toxiques. L'odeur caractéristique des émanations d'un diesel n'est pas due au monoxyde de carbone, qui est inodore, mais aux traces d'hydrocarbure et d'aldéhyde que des instruments analytiques peuvent tout juste identifier. La sensibilité olfactive de l'être humain concernant ces composants est toutefois très développée.

Les oxydes nitreux peuvent former de l'acide nitrique en réagissant avec la moisissure des poumons ce qui peut causer des cancers après plusieurs mois suite à une exposition ou encore des lésions dans un laps de temps plus court dans des cas extrêmes. L'un des oxydes nitreux formés par les diesels est le gaz lacrymal, qui est extrêmement irritant. Les effets cancérogènes des oxydes nitreux et de certains autres ingrédients des émanations d'un diesel pourraient entraîner l'imposition de certains standards et de réglementations dans un futur proche. Tous ces effets sont cependant à long terme et ne sont pas pertinents au fonctionnement d'une chambre à gaz.

Bien que les émanations d'un diesel soient relativement inoffensives par rapport à d'autres gaz existants, inhaler celles-ci n'est pas une expérience très agréable. Si les gaz d'échappement étaient injectés dans une grande salle de réunion, il ne faudrait pas beaucoup de temps avant que les gens présents ressentent un besoin irrésistible de sortir, quelle que soit leur opinion quant à la toxicité des émanations. Encore une fois ici le document Gerstein ne fait aucunement mention de gens qui tenteraient de forcer la porte ou de briser la fenêtre. Au contraire on nous dit que les gens se tenaient la main en famille....

l'Oxygène Contenu Dans les Emissions d'un Diesel

Si les juifs n'ont pas été tués par le monoxyde de carbone contenu dans les émissions d'un diesel, peuvent-ils avoir été tués par l'absence d'oxygène? Une telle théorie serait à tout le moins consistante avec les affirmations concernant la couleur bleue des corps, une couleur habituellement associée à une mort par asphyxie. Mais cette théorie ne tient pas la route puisque les diesels opèrent avec de l'oxygène en excès.



L'air normal contient 21% d'oxygène. Sur la Figure 6 on peut voir que la concentration d'oxygène présente dans les émissions d'un moteur diesel tournant au neutre (chambre divisée ou non divisée), est de 18% pour un ratio carburant/air de 0.01 (en haut de la courbe). Ceci est à peine moins que le taux d'oxygène dans l'air normal. Pour une charge pleine, soit un ratio carburant/air de 0.055, la concentration en oxygène des émissions est de 4%.

La meilleure discussion concernant les effets d'une raréfaction de l'oxygène est probablement donnée par Henderson et Haggard:

Deuxième stade. Lorsque la concentration d'oxygène est réduite à une valeur comprise entre 10 et 14% certaines capacités intellectuelles sont affectées. Le sujet est conscient mais le jugement est trouble. Des blessures graves, comme des brûlures, des contusions et même des fractures peuvent ne causer aucune douleur. Certaines émotions, comme particulièrement la mauvaise humeur et pugnacité, et moins fréquemment l'hilarité, ou encore une altération de l'humeur peut être déclenchée sans raison apparente....

Troisième stade. Lorsque la quantité d'oxygène n'est plus que de 6 à 10%, des nausées et des vomissements peuvent survenir. Le sujet n'est plus en mesure de faire d'effort musculaire vigoureux ou même de bouger. Il est désorienté et peut subséquemment perdre connaissance. S'il est ranimé il ne se souvient plus de ce qui s'est passé ou encore en a une idée erronée. A ce moment, il peut ignorer que quelque chose ne va pas....

Quatrième stade. Lorsque le taux d'oxygène descend sous

les 6%, la respiration consiste en halètements séparés par des phases d'apnée de durée croissante. Des convulsions peuvent survenir. Finalement la respiration s'arrête mais le cœur peut continuer de battre pendant plusieurs minutes avant de développer une fibrillation ventriculaire, ou de demeurer en état d'extrême dilatation.(fn. 23)

Selon Haidane et Priestley, "de l'air contenant moins de 9.5% d'oxygène va normalement causer une incapacité ou une paralysie en une demi-heure.." (fn. 24) L'incapacité n'est pas encore la mort.

Il est clair qu'il n'existe pas de nombre magique en dessous duquel la mort survient ou au-dessus duquel la vie continue. Mais pour toute chambre à gaz qui se base sur la réduction d'oxygène pour tuer, il faudrait que le taux soit de moins de 9.5%, peut-être même moins de 6%.

En se basant sur la Figure 6 on peut voir que pour réduire le taux d'oxygène à 9% un diesel devrait opérer avec une charge correspondant à 75% de sa capacité limite, soit un ratio combustible/air de 0.040. Pour réduire le niveau d'oxygène à 6%, ce qui correspond au quatrième stade décrit par Henderson et Haggard et qui peut être considéré comme un seuil nécessaire pour tuer *tous* les gens présents un diesel devrait opérer à un ratio carburant/air de 0.048 ce qui est presque la pleine charge. En d'autres mots, pour une chambre à gaz dont le but serait de tuer par manque d'oxygène à l'aide d'un diesel on devrait faire fonctionner celui-ci au minimum avec une charge correspondant au 3/4 de sa capacité limite mais plus probablement très près de la charge maximale.

De ce qui a été vu précédemment on peut deviner que pour la majeure partie de l'étendue de leur spectre d'opération les diesels fournissent assez d'oxygène pour que quelqu'un puisse littéralement inhaler uniquement leurs émissions et survivre avec l'oxygène qu'elles contiennent. De l'état neutre (sans charge) jusqu'à 75% de la charge maximale les émanations contiennent largement assez d'oxygène pour garder quelqu'un en vie une demi-heure.

Dioxyde de Carbone

Si les juifs n'ont pas été tués par le monoxyde de carbone ni par le manque d'oxygène, peuvent-ils avoir péri à cause du dioxyde de carbone?

Le dioxyde de carbone n'est pas vraiment plus dangereux que de l'eau. La plupart des livres de toxicologie ne mentionnent même pas celui-ci. Lorsqu'il est mentionné celui-ci est classifié comme "non toxique, simple asphyxiant." Il y a certains accidents fatals où le dioxyde de carbone est impliqué directement. Cependant la mort survient par

manque d'oxygène plutôt que par empoisonnement. Ce manque d'oxygène est causé par le fait que le dioxyde de carbone est beaucoup plus lourd que l'oxygène et qu'il va, en espace clos, déplacer l'oxygène un peu comme l'eau qui déplace l'air dans les poumons d'un homme qui se noie. La cause de la mort, chimiquement parlant dans ces deux situations n'est pas la présence de dioxyde de carbone mais l'absence d'oxygène dans le sang. L'un des symptômes de ce genre de mort est l'aspect bleuté de la peau.

Le dioxyde de carbone peut être bénéfique et avoir un effet thérapeutique. 2-5 Il est souvent utilisé dans les cliniques médicales comme stimulant pour la respiration; dans ce cas il se trouve dans des cylindres (carbogènes) contenant de l'oxygène et 7% de dioxyde de carbone.(fn. 26) Normalement, lorsqu'une personne expire, l'air sortant des poumons contient 5.5% de dioxyde de carbone.

Un niveau de 3% de dioxyde de carbone est tolérable pour une exposition de plusieurs jours. Par exemple dans les années 1950 la marine américaine a expérimenté l'effet d'une mixture de 3% de dioxyde de carbone et de 15% d'oxygène (i.e. 25% moins d'oxygène que dans l'air normal) dans des sous-marins plongeant pendant plusieurs semaines.(fn. 27)

Pour des engins diesel, le taux de dioxyde de carbone au neutre est d'environ 2% et s'accroît graduellement jusqu'à 12% à mesure que l'on approche de la pleine charge tel qu'on peut le voir à la Figure 6. Un taux de dioxyde de carbone de 12% peut causer des irrégularités cardiaques et être dangereux pour des gens ayant une santé fragile et des problèmes de cœur. Les moteurs à essence en contre partie produisent 12% de dioxyde de carbone sans aucune charge. En général, s'il y a assez d'oxygène un taux de dioxyde de carbone de 12% n'est pas suffisant pour causer la mort. Néanmoins lorsqu'un taux de dioxyde de carbone aussi élevé existe dans les émissions d'un diesel cela veut aussi dire que le taux d'oxygène est dangereusement bas.

Le principal danger relié aux émissions d'un diesel ne provient donc ni du monoxyde de carbone, ni du dioxyde de carbone, mais du manque d'oxygène.

Fonctionnement des Chambres à Gaz au Diesel

Si le tuyau d'échappement d'un moteur diesel est connecté à une chambre à gaz, la concentration de monoxyde de carbone sera initialement très basse et le niveau d'oxygène très haut (21% pour l'air ambiant) puisque les portes ont été initialement ouvertes pour faire entrer les victimes. Aussitôt que le moteur est mis en marche le taux de monoxyde de carbone va monter graduellement jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau existant dans le tuyau d'échappement, sans même pouvoir dépasser celui-ci. On ne peut déterminer combien de temps il faudrait pour que cet équilibre soit atteint puisque le document Gerstein ne

donne pas de précisions sur l'engin utilisé ni les conditions.

Afin de se faire une meilleure idée sur l'efficacité ou l'inefficacité de la chambre à gaz telle que décrite par Gerstein, on peut analyser le problème en divisant cette demi-heure en deux; une période où le niveau de CO grimpe continuellement et une période pour laquelle la concentration est stable. Puisqu'on ne connaît ni les dimensions ni le rpm de cet engin, ou la dimension de la chambre, ou la quantité de fuites d'air qui peuvent exister, il est impossible de déterminer la durée de chacune de ces périodes. Tout ce que nous savons c'est qu'une fois additionnées elles donnent une demi-heure.

Pour la période où le niveau est constant, l'arrangement le plus nocif utiliserait un diesel à chambre non divisée qui pourrait donner une concentration aussi élevée que 0.4%.

Pour la période durant laquelle le taux de CO s'accroît, la concentration initiale de celui-ci serait de presque 0% au début et de 0.4% à la fin. Lorsqu'on veut faire la moyenne de ces deux chiffres, on obtient un taux maximum moyen de 0.2% en présumant un accroissement constant du taux de monoxyde de carbone.

La moyenne combinée sur une demi-heure ne peut être obtenue précisément parce qu'il est actuellement impossible de savoir la durée de la période d'accroissement du CO ainsi que de la période pour laquelle ce taux est constant. Mais on peut être certain d'une chose; cette moyenne ne peut qu'être inférieure à 0.4%. Si le temps nécessaire à l'obtention de ce 0.4% est très court, alors la moyenne de la concentration pour toute la durée ne serait que légèrement inférieure à 0.4%.

Si la période d'accroissement du CO est plus longue, bien entendu le taux moyen pour toute la durée sera plus bas.

Si ces deux périodes sont égales (15 minutes), alors le taux moyen de monoxyde de carbone pour la demi-heure complète serait de 0.3%. D'après ce qu'on a vu précédemment un taux de 0.3% pendant une demie heure n'est que "dangereux" ce qui veut dire que certaines personnes auraient pu mourir mais certainement pas tous les gens présents.

Puisqu'on ne connaît pas le type ni la taille de l'engin, ni le degré d'étanchéité de cette chambre à gaz, il est impossible de déterminer exactement combien de monoxyde de carbone aurait été présent. Mais on sait que le taux moyen serait inférieur à 0.4%. Ce taux serait donc en bas du seuil limite établi précédemment pour la chambre à gaz de Gerstein. En d'autres mots, même en opérant un moteur à chambre non divisée avec une charge maximale seules quelques-unes des victimes potentielles seraient tuées.

Une analyse similaire concernant les effets dus au manque d'oxygène

montre que quelqu'un aurait dû opérer n'importe quel type de diesel existant à un niveau intermédiaire entre les 3/4 de la capacité maximale et la pleine charge applicable avant que cet arrangement ne soit même létal de façon marginale.

Une analyse des effets combinés du dioxyde de carbone, du manque d'oxygène et du monoxyde de carbone pourrait être faite en prenant comme base les recherches de Haldane et Henderson, mais les conclusions ne seraient guère différentes de celles obtenues en étudiant les effets du manque d'oxygène seul. Les taux de monoxyde et de dioxyde de carbone sont simplement trop bas pour faire la différence.

Une personne voulant utiliser une chambre à gaz alimentée par un diesel de n'importe quel type aurait dû appliquer une charge correspondant au moins au 3/4 de la capacité maximale de celui-ci pour obtenir un effet létal même marginal.

Bruit et Vibrations

En plus de la fumée et de l'odeur qu'ils dégagent, les diesels sont reconnus pour le bruit intense qu'ils font. A cause son ratio de compression supérieur, son rpm plus bas et le type de combustion qu'il utilise, le moteur diesel fait beaucoup plus de bruit qu'un moteur à essence de même dimension. Le bruit et la vibration sont les principales raisons pour lesquelles ce type de moteur n'est pas utilisé dans une automobile.

Si un engin diesel 12 cylindres (type V) provenant d'un char soviétique typique comme le T-34 avec une capacité de 500 chevaux vapeur aurait été monté sur le plancher d'un petit bâtiment et qu'on aurait fait fonctionner celui-ci aux 3/4 de sa capacité maximale pendant une demi-heure, le bruit et la vibration auraient été beaucoup plus spectaculaire que les lamentations d'un groupe de juifs. Et pourtant, il n'y a aucune mention d'un tel bruit dans le document Gerstein ni dans aucun témoignage produit durant les procès d'après guerre.

Des Diesels Pour un Meurtre de Masse?

Si les auteurs d'une telle tuerie n'avaient eu aucune connaissance du fonctionnement des diesels et donc, choisi ce moteur au lieu d'un moteur à essence, la méthode qui leur serait venue à l'esprit aurait été de monter le moteur sur le plancher d'un bâtiment et de diriger les émanations du tuyau d'échappement dans une salle adjacente sans se soucier d'imposer une charge quelconque. Un tel arrangement aurait ennuyé et certainement fait souffrir un groupe de victimes potentielles mais n'aurait causé en fin de compte que des maux de tête. Ce mal de tête aurait eu pour cause la fumée, l'odeur et les vibrations mais certainement pas le monoxyde de carbone ou l'absence d'oxygène. Une telle méthode utilisée dans le cadre d'un meurtre de masse aurait donné lieu à un fiasco.

Tout arrangement autour de ce diesel destiné à rendre celui-ci légal - même marginalement - aurait nécessité qu'un groupe d'individus très bien informés en prenne l'initiative. Il aurait fallu que ceux-ci soient familiers avec les courbes d'émission du monoxyde de carbone et de l'oxygène associées au type d'engin qu'ils opéraient. Même la plupart des ingénieurs aujourd'hui ignorent vraisemblablement ce genre de chose, en dépit de l'intérêt soulevé par les questions environnementales. Les concepteurs de cette chambre à gaz auraient également dû savoir comment imposer et maintenir une charge extérieure correspondant au moins au 3/4 de la capacité maximale du moteur puisque rien d'autre n'aurait été suffisant. S'ils avaient surchargé le moteur ou opéré celui-ci trop longtemps près de la charge maximale (80% de la charge maximale est généralement considéré comme non sécuritaire pour une opération continue du moteur) ils auraient dû après chaque gazage réviser minutieusement les composantes du moteur, les nettoyer et peut-être remplacer l'engin en cas de bris causés par l'accumulation rapide de suie. Trouver l'équipement approprié, puis assembler celui-ci (incluant l'équipement nécessaire à l'application d'une charge artificielle) aurait nécessité l'expertise d'ingénieurs expérimentés, pas seulement celle de mécaniciens d'automobile. Le montage de cet engin sur le sol d'un bâtiment aurait nécessité qu'un support approprié soit mis en place pour isoler des vibrations autant que possible et empêcher que le plancher ne soit abîmé fortement.

Mais l'aspect important ici est: Si quelqu'un avait été suffisamment intelligent pour connaître ces détails et contourner les difficultés afin de rendre un diesel légal au moins partiellement, pourquoi cette personne aurait-elle choisi un diesel dans ce cas? Pour la somme des efforts investis tout ce que cette ou ces personnes auraient obtenu c'est une chambre à gaz qui n'aurait été que partiellement efficace face aux buts fixés. Malgré leurs efforts tout ce qu'ils auraient obtenu c'est une concentration de moins de 0.4% de monoxyde de carbone et de plus de 0.4% d'oxygène. N'importe quel moteur à essence ordinaire, fonctionnant sans aucune charge attachée leur aurait donné 10 fois plus de monoxyde de carbone qu'un diesel fonctionnant près de la charge maximale. N'importe quel moteur à essence ordinaire aurait donné 7% de monoxyde de carbone et moins de 1% d'oxygène. En trafiquant le carburateur, quelqu'un pourrait même obtenir 12% de monoxyde de carbone en ajustant une visse, celle qui contrôle l'ajustement carburant/air à brûler.

Si l'on compare les deux engins lorsqu'ils fonctionnent au neutre ou encore avec une charge légère, la différence est encore plus dramatique. Si aucune charge extérieure n'est imposée un moteur à essence ordinaire peut carrément émettre 100 fois plus de monoxyde de carbone n'importe quel moteur diesel.

L'histoire des chambres à gaz au diesel est incroyable pour ces raisons seules. Mais l'histoire devient encore plus incroyable lorsqu'on réalise que les Allemands disposaient de sources de monoxyde de carbone

encore plus efficaces que les moteurs à essence. Ces autres sources ne requéraient ni carburant conventionnel ni carburant pour diesels

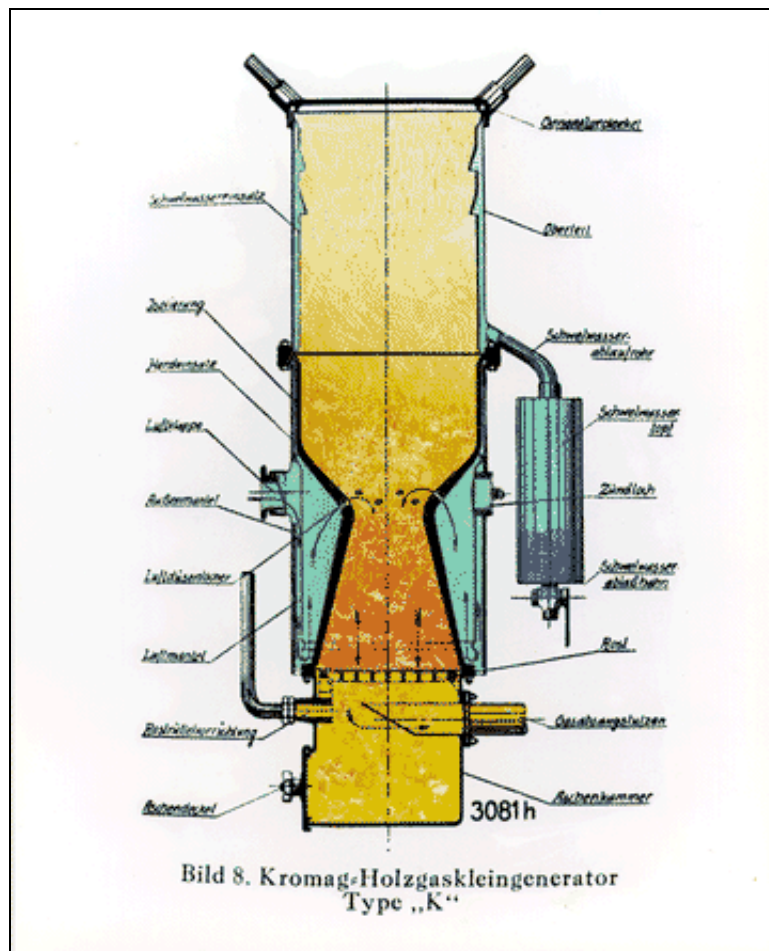
Les Camions à Gaz

Durant la deuxième guerre mondiale un grand nombre de pays européens, incluant l'Allemagne, ont fait usage de véhicules non militaires utilisant le bois ou le charbon plutôt que l'essence comme carburant. Le carburant solide, qui était généralement du bois, était d'abord converti en une mixture de gaz combustibles à l'aide d'un générateur situé à l'arrière du véhicule. Le gaz était alors extrait du générateur et brûlé par un engin diesel ou à essence modifié au préalable et situé à l'avant du véhicule. Le combustible ainsi produit contenait entre 18% et 35% de monoxyde de carbone.

Dans les pays anglo-saxons ces véhicules sont généralement appelés "producer gas vehicles." On aurait pu cependant les appeler "véhicules à gaz mortel" puisque c'est justement ce qu'ils étaient: Le gaz produit par ces engins était extrêmement mortel. L'utilisation de ces véhicules requérait que certaines procédures sécuritaires soient suivies et les centaines de milliers de chauffeurs qui conduisirent quotidiennement ces engins à travers l'Europe occupée par l'Axe devaient recevoir une formation spéciale et une licence approuvée par le gouvernement. (fn. 29)



Deux des 500,000 véhicules spéciaux circulant à travers l'Europe sous occupation allemande. On modifia ceux-ci en les équipant d'un générateur de gaz afin de conserver l'essence et le carburant diesel pour les véhicules militaires. Le gaz produit est extrêmement toxique et contient jusqu'à 35% de CO. Il a même été utilisé avant la guerre afin de dératiser dans le cadre du procédé de fumigation Nocht-Giemsa



Dans les zones de l'Europe où on parlait allemand, les producteurs de gaz étaient appelés "Gaswagen." Lorsqu'ils brûlaient du bois, ce qui était le cas pour une majorité d'entre eux, on les appelait aussi "Holzgaswagen," qui se traduit littéralement par "camions à gaz de bois." Ceci est un petit générateur de gaz alimenté par du bois, i.e. un "Holzgasgenerator."

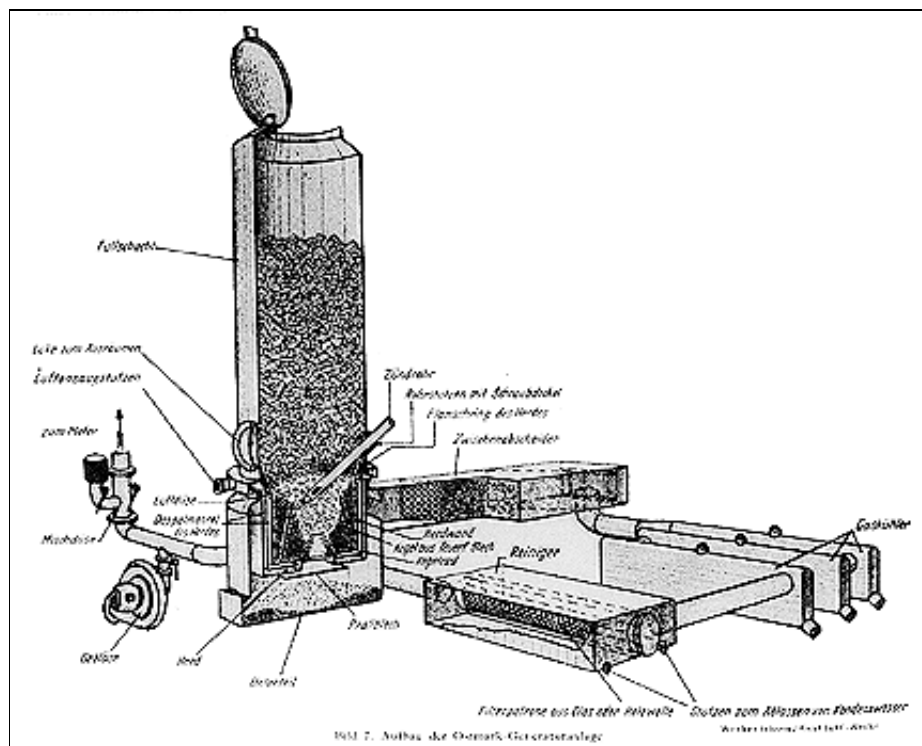
L'abondance des camions à gaz à travers l'Europe occupée et l'intensité avec laquelle les Allemands produisaient de nouveaux types de camions à gaz basés sur la même technologie est un élément qui mine la crédibilité de l'histoire de l'Holocauste en général. Si les Allemands planifiaient de commettre un meurtre de masse en utilisant

un gaz, ils auraient certainement utilisé la technologie associée à ces producteurs de gaz plutôt que les émissions d'un diesel. Il est certain qu'Eichmann et d'autres "spécialistes des transports" impliqués dans la "solution finale à la question juive" - qui était en grande partie une question de transport - connaissaient l'existence de tels camions et de leurs caractéristiques. Ils auraient sûrement songé à utiliser ces camions pour tuer les juifs, s'ils avaient eu l'intention d'utiliser un gaz afin de commettre ce meurtre...

Ces camions à gaz ne sont pas les "camions à gaz" qu'on aurait supposément utilisé pour le meurtre de masse à Chelmo, ou que les Einsatzgruppen auraient utilisé en Russie, malgré le fait que le mot utilisé soit similaire en allemand.

Les "camions à gaz homicides" étaient, comme on peut s'en rendre compte en examinant l'"évidence" donnée pour supporter cette histoire, des camions conventionnels dont le tuyau d'échappement aurait été trafiqué pour amener le gaz à l'intérieur. A la base de cette histoire on retrouve cet étrange document appelé le document "PS-501" qui est, selon moi, une falsification faite à partir d'une lettre anodine de l'Untersturmführer (Premier Lieutenant) Becker à l'Obersturmbannführer SS (Lieutenant Colonel) Walter Rauff, discutant certains des nombreux problèmes qui ont dû se poser concernant l'utilisation des camions à gaz. .. (fn. 30) La lettre a apparemment été réécrite et le texte partiellement changé de façon à donner une connotation sinistre. Une analyse détaillée du document PS-501 ne sera cependant pas faite dans cet article.(fn. 31)

Ces camions à gaz, qui auraient été de loin supérieurs à n'importe quel véhicule conventionnel dans un programme de meurtre de masse, voyageaient à travers l'Europe vers toutes les destinations y compris vers et en provenance des camps de concentration. Néanmoins les promoteurs de l'Holocauste n'ont jamais suggéré que ces outils parfaitement adaptés aux gazages homicides aient été impliqués dans le moindre meurtre!



Un générateur de gaz typique, montrant le compresseur (Gebläse) en bas, à gauche. Utilisé normalement au départ, ce compresseur aurait parfaitement pu être utilisé pour injecter un gaz extrêmement toxique (18% à 35% de CO) dans une baraque ou une cellule. Plus de 500,000 véhicules utilisaient ce genre de producteur de gaz en Europe occupée. Le fait qu'on ait jamais suggéré que ce genre de technologie largement disponible fut utilisée pour des gazages homicides rend encore plus absurde l'affirmation selon laquelle les émanations riches en oxygène d'un diesel ont été utilisées pour tuer des millions de gens. (Photo Source: ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, 4 de 18, Septembre 1940, p.458.

L'histoire des camions à gaz n'est qu'une adaptation de la part des propagandistes de l'Holocauste qui se basent sur des documents référant à l'utilisation parfaitement inoffensive de ce genre de véhicules et, bien sûr, sur des "témoignages oculaires" générés après la guerre C'est dans l'histoire des camions à voir qu'on peut voir en miniature le processus d'évolution d'une histoire plus vaste, l'histoire générale de l'Holocauste.

Gazéification de Charbon

En plus de disposer de la de producteurs de gaz, les Allemands disposaient de la technologie la plus avancée au monde en matière de gazéification du charbon.(fn. 32) L'une des premières étapes dans la gazéification du charbon consistait à produire du monoxyde de carbone

à partir de celui-ci. Le monoxyde de carbone obtenu pouvait alors être soit utilisé comme carburant, soit comme étape intermédiaire menant à la synthèse d'autres produits.

A cause de l'absence de ressources en hydrocarbures liquides ou de caoutchouc en Allemagne, les autorités de ce pays avaient converti la plupart des industries existantes dès la première guerre mondiale afin qu'elles utilisent du charbon plutôt que du pétrole pour produire du carburant liquide et du caoutchouc synthétique. La quantité de monoxyde de carbone produite dans le cadre de cette technologie se chiffrait en millions de tonnes et aurait été suffisante pour tuer toute la population d'Europe plusieurs fois.

Les usines de gazéification du charbon étaient situées dans toutes les zones industrielles existant en Allemagne. Une des régions où on pouvait trouver plusieurs usines de ce genre était la Silésie. Là le charbon se trouvait en abondance et était à la base de la vie industrielle locale. L'un de ces complexes en Silésie était administré par la compagnie I.G. Farben (à Auschwitz en fait). Une faible fraction de ce monoxyde de carbone aurait pu aisément être redirigée à travers un pipeline vers le camp d'Auschwitz-Birkenau situé à quelques kilomètres seulement. Bien sûr, personne ne prétend que le monoxyde de carbone aurait été utilisé pour tuer des gens dans ce camp bien que cette solution aurait été relativement aisée. Pour exterminer des gens dans ce camp, on nous dit que les Allemands ont utilisé une substance totalement différente, le Zyklon B.

Conclusion

Bien qu'il serait plus commode pour le camp révisionniste d'affirmer qu'un meurtre de masse n'aurait pu en aucun cas être accompli en une demi-heure à l'aide d'un diesel, il est impossible d'aller aussi loin et d'être catégorique là-dessus. On doit concéder que le meurtre d'un grand nombre de gens à l'aide d'un moteur diesel aurait pu se faire. Il aurait fallu cependant que ces gens possèdent une expertise technique remarquable doublée d'un acharnement et d'une obstination inexplicable puisque avec une telle méthode au mieux ces gens auraient-ils pu obtenir qu'une partie des victimes meurent. D'un point de vue pratique utiliser un moteur diesel aurait été contraire au sens commun le plus élémentaire.

On peut à l'occasion trouver dans la littérature sur l'Holocauste une explication sur le choix qu'on fait les Allemands d'utiliser des chambres à gaz comme méthode d'exécution. Ce choix aurait été dicté par le souci d'épargner aux SS la charge émotionnelle entraînée par l'exécution par balles d'hommes, de femmes et d'enfants puisque trop d'entre eux finissaient par flancher autrement. On suggère donc que qu'aucun inconvénient de ce genre n'existait avec les chambres à gaz. Il n'y a aucun doute qu'une méthode efficace de meurtre de masse relativement indolore aurait pu être mise au point, mais pas avec un diesel.

Considérant les points qui ont été abordés on peut dire qu'il aurait été difficile d'imaginer une méthode plus maladroite et plus inefficace que celle-ci. Bien qu'il soit concevable qu'un cerveau dérangé puisse avoir décidé d'utiliser un diesel pour tuer massivement il aurait été clair après quelques tentatives, même pour un abruti, que quelque chose de plus efficace était requis. Néanmoins Christian Wirth est supposé avoir demandé à Gerstein de ne pas proposer à Berlin aucun autre type de chambre à gaz (fn.33) Ce ne sont pas que quelques personnes qui auraient été tuées à l'aide d'un diesel, mais des millions. Il est déjà difficile d'imaginer qu'une telle méthode a été utilisée pour tuer les juifs puisque d'autres méthodes beaucoup plus efficace étaient disponibles; mais imaginer de plus que les Allemands auraient utilisé la même méthode dans le cadre du programme d'euthanasie contre leur propre peuple est encore plus inouïe.

Post-scriptum: D'Autres Surprises à Venir!

Une métamorphose merveilleuse semble déjà voir le jour dans l'histoire de l'Holocauste telle qu'elle est offerte. Plusieurs propagandistes de l'Holocauste se donnent maintenant beaucoup de mal pour laisser tomber l'histoire du diesel et la remplacer par une version où le moteur aurait été en fait un moteur à essence. Celui-ci aurait simplement brûlé du carburant diesel de façon à rendre plus létales encore les émanations injectées dans la chambre à gaz. Cette transformation ahurissante est apparue récemment dans un livre publié en Allemagne sous le titre *Nationalsozialistische Massentoetungen durch Giftgas*. (fn.34) Ce livre est le fruit du projet conjoint de 24 des plus éminents écrivains de l'Holocauste (Eugen Kogon, Hermann Langbeing, Adalbert Rueckerl, Gideon Hausner, Germaine Tillion, Georges Wellers, etc..) Il est à la pointe de la mythomanie de la shoah et a déjà été recommandé par le Congrès Mondial Juif à Londres.(fn.35) La nouvelle version "revissée" de l'Holocauste prétend que Gerstein et les autres se sont *trompés* lorsqu'ils ont affirmé qu'un diesel était utilisé pour tuer les juifs à Treblinka, Belzec et Sobibor. L'affirmation est maintenant que des *moteurs à essence* ont été utilisés.

La façon maladroite avec laquelle ce livre jongle avec l'évidence donnée peut être illustrée par le fait que bien que le document Gerstein mentionne un moteur diesel à quatre reprises, la portion de ce document qui est citée dans cette "réplique définitive" aux révisionnistes ne mentionne pas le diesel du tout, pas plus qu'elle ne décrit comment les juifs sont tués.(fn. 36) Pour décrire la méthode utilisée dans l'extermination des juifs, l'ouvrage cite un fragment du témoignage donné par le Dr. Pfannenstiel devant les tribunaux après la guerre. Là non plus Pfannenstiel ne parle pas de moteurs diesels mais uniquement de l'utilisation de carburant diesel dans les moteurs. De quelle façon quelqu'un aurait réussi à opérer un moteur à essence avec du carburant diesel est laissé à l'imagination. Le fait est qu'aucun moteur à essence ne pourrait opérer avec du carburant diesel.(et vice versa).

Une erreur fatale de la nouvelle version sans diesel est la rétention d'une affirmation récurrente selon laquelle les corps étaient "bleus." Bien que la cause la plus probable de décès dans le cas d'un gazage par diesel soit l'asphyxie, ce qui aurait effectivement donné une apparence bleutée à la peau des victimes, la seule cause de décès possible dans le cas d'un moteur à essence serait le monoxyde de carbone, c'est à dire que la peau des victimes aurait été rouge cerise ou rose. Bien que le témoignage d'après guerre de Pfannenstiel soit moins étrange que celui de Gerstein, on trouve dans celui-ci, comme dans celui d'autres "témoins oculaires" l'affirmation répétée que les corps étaient "bleus".(fn.37)

Que le document Gerstein, même dans une forme très abrégée, soit inclut dans un livre qui se veut sérieux en dépit du fait que la version "révisée" des gazages qu'on nous présente aujourd'hui ne tienne pas la route non plus (on a qu'à jeter un coup d'œil au texte complet du document Gerstein) montre à quel point les tenants de l'Holocauste sont désespérés et tentent de rafistoler ensemble tous les éléments disparates qu'ils possèdent afin de "supporter" leurs fantaisies monstrueuses. Ils n'ont que peu et le document Gerstein est encore ce qu'ils peuvent trouver de mieux.

Cette version "révisée" de l'Holocauste est même encore plus absurde que l'ancienne. Bien qu'il soit improbable mais possible qu'un ingénieur confonde un moteur diesel avec un moteur à essence, comment quelqu'un pourrait-il se tromper et confondre du "rouge" avec du "bleu"? Peut-être étaient-ils tous daltoniens - on devra simplement attendre et voir pour la nouvelle version -. Il n'y a aucun doute que nous verrons beaucoup d'autres tentatives de la part de ces hommes désespérés qui tentent tant bien que mal de faire tenir ensemble les pièces d'une histoire truffée de mensonges qui part en morceaux.

L'histoire de chambres à gaz utilisant un diesel est en soi une imbécillité - apparemment quelques-uns des exterminationnistes le reconnaissent maintenant. Cependant la nouvelle affirmation comme quoi des moteurs à essence furent utilisés avec du carburant diesel est une imbécillité aussi.

Notes

1. Les "chambres à gaz" qu'on montre aujourd'hui à Dachau, Auschwitz et ailleurs ne sont munis d'aucun équipement qui pourrait les distinguer de locaux ordinaires, et n'auraient donc pu être utilisés à cet effet. Les "chambres à gaz" de Treblinka, Belzec et Sobibor ont normalement été détruites longtemps avant la fin de la guerre.
2. Raul Hilberg, *The Destruction of the European Jews* (Chicago: Quadrangle Books, 1961), p. 572.
3. C'est dans ces camps que plusieurs photos de corps émaciés furent prises. Ces photos sont encore aujourd'hui présentées

comme celles de victimes juives de gazages. Aucune photo similaire n'existe pour Auschwitz, par exemple. Déjà en 1960 le Dr Martin Broszat de l'Institut d'Histoire Contemporaine de Munich écrivait dans une lettre au journal Die Zeit (19 août 1960, p.16) qu'il n'y avait eu "aucune chambre à gaz dans l'ancien Reich", ce qui veut dire l'Allemagne avec ses frontières en 1937, mais que "des gazages avaient pris place en Pologne." L'exclusion de Dachau, Bergen-Belsen et Buchenwald de la liste des camps d'extermination dans la littérature d'aujourd'hui est déjà une admission qu'un "mini canular" a été perpétré plus tôt.

4. Hilberg, pp. 561-62.
5. William B. Lindsey, "Zyklon B, Auschwitz, and the Trial of Dr. Bruno Tesch," *Journal of Historical Review* Vol. 4, No. 3 (Fall 1983).
6. En 1982 en France, lors d'un procès où Poliakov poursuivait Robert Faurisson parce que celui-ci l'avait qualifié de "falsificateur de l'histoire," Poliakov expliqua qu'il avait simplement mal lu une copie de mauvaise qualité faite à partir d'une autre copie du document Gerstein original.
7. Leon Poliakov, *Harvest of Hate* (Bréviaire de la Haine), Holocaust Library (New York: Schocken Books, 1979), p. 195.
8. Le Dr Wilhelm Pfannenstiel était professeur was à l'Institut d'Hygiène de l'Université de Marburg an der Lahn. Un article de lui fut publié concernant l'efficacité de la vitamine K fut publié dans *Deutsche Zeitschrift fuer Chirurgie*, 257 Gand (1943) pp. 639-42. Aussi, une réponse de celui-ci à la question d'un lecteur fut publiée par le *Muenchener Medizinische Wochenschrift* (4 Juillet 1941), p. 766, avec son adresse: Pilgrimstein 2, Marburg an der Lahn. Il fut apparemment envoyé à Belzec ainsi que dans d'autres camps en tant que consultant médical afin d'améliorer les conditions sanitaires. Après la guerre on l'interrogea plusieurs fois au cours des ans relativement à sa visite au camp de Belzec en compagnie de Gerstein et à deux reprises il fut poursuivi, le dernier procès s'étant déroulé à Marburg en 1970. Le système de défense qu'il adopta était le seul possible: Il ne mit pas en doute la version donnée par Gerstein tout en niant quoi que ce soit qui puisse l'incriminer.
8. S. Kaye, *Handbook of Emergency Toxicology*, 4th ed. (Springfield: C.C. Thomas, 1980) pp. 187-88. Pour une discussion plus détaillée concernant les effets toxiques du CO voir: C.J. Polson & R.N. Tattersall, *Clinical Toxicology* (Philadelphia: Lippincott, 1969), pp. 604-21.
9. Poliakov, p. 196.
10. Y. Henderson and H.W. Haggard, *Noxious Gases* (New York: Reinhold Publishing, 1943), p.168.
12. W. Baker and A.L. Mossman, *Effects of Exposure to Toxic*

- Gases (East Rutherford, New Jersey: Mattheson Gas Products, 1970), p.12.
11. F.E. Camps, *Medical and Scientific Investigations in the Christie Case* (London: Medical Publications Ltd., 1953), p. 170.
 12. P.S. Myers, "Automobile Emissions- A Study in Environmental Benefits versus Technological Costs," *Society of Automotive Engineers Transactions Vol. 79 (1970), Section 1, paper 700182, p. 662.*
 13. Un sous marin russe est mentionné sans aucun détail dans Jochen Von Lang, *Eichmann Interrogated* (New York: Farrar Straus & Giroux, 1983) p. 76. Depuis la première guerre mondiale, les moteurs à essence ne sont plus utilisés par les sous-marins à cause de la toxicité de leurs émanations et l'inflammabilité du carburant qu'ils utilisent. Donc n'importe quel sous-marin incluant ceux de la marine soviétiques aurait été équipé d'un moteur diesel et la puissance de celui-ci aurait certainement été aussi grande que pour un char d'assaut.
 14. David F. Merrion, "Effect of Design Revisions on Two Stroke Cycle Diesel Engine Exhaust," *Society of Automotive Engineers Transactions Vol. 77 (1968), paper 680422, p. 1535.*
 15. J.C. Holtz, "Safety with mobile diesel-powered equipment underground," *Report of Investigations No. 5616, U.S. Dept. of the Interior, Bureau of Mines, Washington, 1960, p.67.*
 16. Les Figures 3 et 5 ont été fréquemment utilisées pendant les quarante dernières années dans la littérature technique par de nombreux ingénieurs ce qui démontre la fiabilité des données qu'elles utilisent et le fait qu'elles représentent le pire cas d'émission de monoxyde de carbone par un diesel. Deux exemples d'articles utilisant la figure 3 sont: J.H. Schrenk and L.B. Berger, "Composition of Diesel Engine Exhaust Gas," *American Journal of Public Health Vol. 31, No. 7 (July, 1941), p. 674,* et Martin A. Elliot, "Combustion of Diesel Fuel," *Society of Automotive Engineers Quarterly Transactions Vol.3, No. 3 (July 1949), p. 509.*
 17. Bien que les tests reliés ainsi que leur but ont été discutés dans plusieurs articles, le meilleur est probablement celui de Holtz.
 18. Elliot and Davis, "Composition of Diesel Exhaust Gas," *SAE Quarterly Transactions Vol. 4, No.3 (July 1950), pp. 345-46 - discussion by E.W. Landen.*
 19. Ibid, p. 333.
 20. Edward F. Obert, *Internal Combustion Engines and Air Pollution* (New York and London: Intext Educational Publishers, 1973), p.361.
 21. Henderson & Haggard, pp.144-45.
 22. J.S. Haldane & J.G. Priestly, *Respiration* (New Haven: Yale University Press, 1935) pp.223-24.

23. L.J. Meduna, Carbon Dioxide Therapy (Springfield: C.C. Thomas), pp. 3-19.
24. J.D.P. Graham, The Diagnosis and Treatment of Acute Poisoning (London: Oxford University Press, 1962), pp. 215-17.
25. L.T. Fairhall, Industrial Toxicology, 2nd ed. (Baltimore: Williams & Wilkins, 1957), p. 180.
26. Wolfgang Oerley, "Entwicklung und Stand der Holzgaserzeuger in Oesterreich, Maerz 1938 (Développement et Statut des Générateurs de Gaz au Bois en Autriche, March 1938)," in ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, Heft 11 (April 1939), p.314. Avant la guerre, la compagnie la plus avancée au monde concernant la technologie des camions à gaz de bois était Saurer, une cie basée à Vienne. C'est la même compagnie qu'on accuse d'avoir fabriqué les "camions à gaz homicides" dans le PS-501!
27. La littérature technique en langue allemande se rapportant aux transports de l'époque abonde en références sur ce sujet maintenant oublié. Pour une introduction à celui-ci, voir ATZ are Heft 18 de Septembre 1940 et 1941.
28. Rauff réside maintenant au Chili ou des gens comme Simon Wiesenthal et Beate Klarsfeld le traque. Une tentative récente de l'ADL et d'autres organisations aux USA d'obtenir son extradition vers Israel a échouée vu l'absence de traités d'extradition et le comportement sans fautes de Rauf dans son pays d'adoption.
29. Une analyse plus détaillée des camions à gaz et du Zyklon B peut se trouver dans l'enregistrement de la présentation faite par l'auteur lors de la Conférence Internationale Révisionniste qui a eu lieu à Los Angeles le 6 septembre 1983. Cet article en est un abrégé. La cassette audio est disponible à l'Institute for Historical Review. BR>
30. Une excellente discussion sur ce sujet qui inclut une liste exhaustive de références (surtout en allemand) est:W. Gumz and J.F. Foster of the Battelle Memorial Inst., "A Critical Survey of Methods of Making a High BTU Gas from Coal," Research Bull, No. 6 (New York: American Gas Association, July 1953).
31. Le texte complet du document Gerstein est disponible dans Arthur R. Butz, The Hoax of the Twentieth Century (Torrance, CA: Institute for Historical Review, 1982), p.254. La technique d'extermination employée à Treblinka, Belzec et Sobibor n'était même plus supposée être expérimentale en 1942 mais une technologie au point suite à l'acquisition d'expérience pratique durant les trois années précédentes (y compris le programme d'euthanasie commencé en 1939.)
32. Nationalsozialistische Massentoetungen durch Giftgas, (Assassinats par Gaz pratiquées par les National-Socialistes) (Frankfurt: S. Fischer Verlag, 1983).

33. Chicago Jewish Sentinel (22 December 1983). 36. Nationalsozialistische Massentoetungen durch Giftgas, p. 172-74.
 34. Voir par exemple son témoignage devant la cour de Darmstadt du 6 juin 1950 qui est reproduit dans: Saul Friedlaender, Counterfeit Nazi: The Ambiguity of Good (London: Weidenfeld and Nicolson, 1967). p. 118. Pour une discussion détaillée concernant le dilemme auquel ont dû faire face tout Allemand qui fut relié, même de loin avec un des camps de concentration, Treblinka, Belzec et Sobibor étaient en fait des camps de transit plutôt que des camps de concentration, voir l'article de W.B. Lindsey.
-

Traduction de Jean-François Beaulieu
