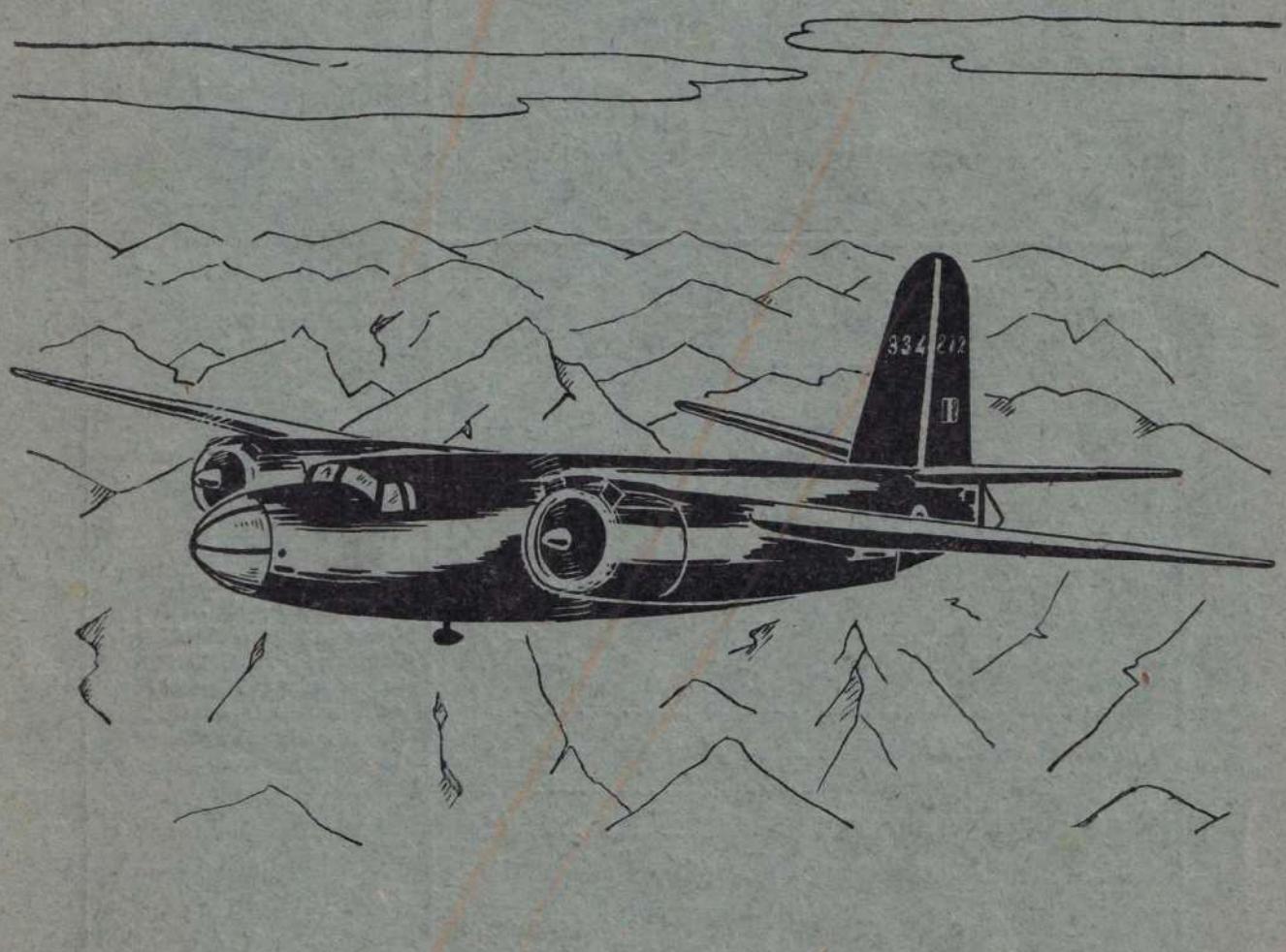


MARAUDERS



SIÈGE SOCIAL : 122, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS (17^e)

" LES MARAUDERS "

Association Amicale des Anciens
de la II^e Brigade de Bombardement et du Secteur de l'Air n° 1
(déclarée conformément au décret du 16 Août 1901 — Journal Officiel du 5 Octobre 1947)

BULLETIN TRIMESTRIEL — Abonnement : 6 mois : 80 fr. - Un an : 150 fr.

SIÈGE SOCIAL :

Etablissements Antoine CHIRIS

122, Boulevard Malesherbes, 122

PARIS (17^e)

**COMITÉ
DE DIRECTION**

Président :
Général BODET.

Vice-Présidents :
Général GELEE.
Colonel BIGOT.
Colonel THORET.
M. Léon CHIRIS.

Trésorier :
M. BUCCAILLE.

Membres :
Colonel DAVID.
Colonel DE CHASSEY.
Lt-Colonel LONGUET.
Lt-Colonel AMIOT.
Commandant AVENARD.
Capitaine P. VOIGNIER.
Commandant CANEPA.
Adjudant-Chef LE DUC.
Adjudant-Chef PALLIER.
Sergent Jacques JOREAU.
M. de la BAUME.



Adresser
chèques et cotisations au
TRÉSORIER de l'ASSOCIATION

104, Rue du Faub. St-Honoré
PARIS-8^e

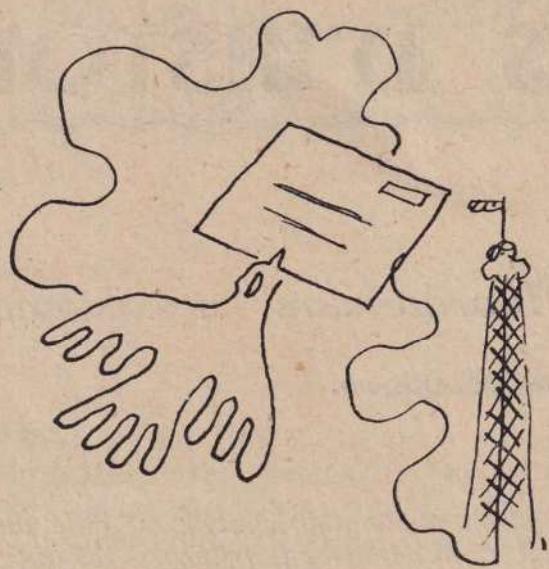
Compte Chèques Postaux :
PARIS 6058-84

Sommaire



Pages

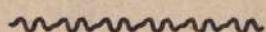
Bonne Année	1
PAGES D'HISTOIRE - La bataille aérienne de Conflans	2
CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR.....	11
VARIÉTÉS - Un dégagement "Marauders"	13
La cuisine à pétrole	22
Le tramway.....	23
LA VIE de notre ASSOCIATION	25
ENTRE NOUS.....	28
NOTRE CARNET.....	31
ADHÉRENTS NOUVEAUX et changements d'adresse.....	32



Le Général BODET, Président de l'Association,
et les MEMBRES du COMITÉ DIRECTEUR,
adressent à tous les Marauders et à leurs
familles, leurs meilleurs vœux et leurs
souhaits de bonheur et de prospérité pour l'année 1953

PAGES D'HISTOIRE

Au temps où les "Maraudeurs" n'existaient pas



L'acte de naissance de l'Aviation de Bombardement est daté du 16 Décembre 1914. A cette date, le haut Commandement français, faisant état des résultats excessivement intéressants obtenus par les avions de Reconnaissance d'alors qui, spontanément et isolément, avaient effectué sur les arrières ennemis les premiers bombardements de la guerre, jugea du plus haut intérêt de grouper ensemble certaines unités aériennes spécialisées dans le Bombardement.

Jusqu'au 9 Août 1915, le Groupement de Bombardement réalisa d'excellentes interventions, aussi bien sur les objectifs proches du front que sur ceux plus lointains : Ludwigshafen, Karlsruhe, Dilligen, Sarrebruck. Mais après les raids faciles, les allemands réagirent vigoureusement par la D.C.A. et la Chasse; de plus, les matériels que nous utilisions avaient des performances très médiocres. Il fallut donc réviser complètement nos idées sur l'emploi de l'Aviation de Bombardement : Des plans nouveaux furent établis, des matériels très modernes pour l'époque furent réalisés. Au début de 1918, la Division Aérienne qui comprenait des Groupes de Bombardement, équipée en Bréguet 14 B. 2, fut créée. Ces formations livrèrent des combats mémorables et, avec leur sang, écrivirent au livre de gloire des Bombardiers des pages héroïques.

Ce sont ces pages que nous mettons aujourd'hui sous les yeux de nos lecteurs, grâce à l'obligeance de Monsieur le Général René CHAMBE. Elles sont tirés d'un de ces livres que beaucoup d'aviateurs connaissent et dont nous rappelons le titre :

« DANS L'ENFER DU CIEL »

Ce qui frappera nos lecteurs, ce n'est pas l'allure des combats aériens de 1918, mais la permanence des sentiments qui, lors des luttes aériennes, occupent l'esprit et le cœur des bombardiers. La tradition qui s'est forgée en 14-18 a été entièrement reprise par les bombardiers de 1939-1945. Elle restera toujours la même dans les combats futurs.

X. de Ch.

LA BATAILLE AÉRIENNE DE CONFLANS⁽¹⁾

par le Général René CHAMBE

...14 Septembre 1918.

I. — BOMBARDIERS

Le 12 septembre 1918, sur le front de Lorraine, l'armée américaine a remporté son premier grand succès. Les troupes du Général Pershing, appuyées par un corps colonial français, sont parties dans un élan magnifique à l'attaque du saillant de Saint-Mihiel, de la fameuse « hernie », pour employer la métaphore chirurgicale de l'époque.

Leur victoire a été complète. En deux jours le saillant a été submergé, supprimé, la hernie réduite : Saint-Mihiel, Thiaucourt, Vigneulles et cinquante villages, occupés depuis le début de la guerre par les armées allemandes, ont été reconquis.

Malgré les circonstances atmosphériques détestables, malgré la pluie diluvienne, malgré la tempête, l'aviation a pris une part des plus actives aux opérations. Escadrilles américaines et escadrilles françaises ont rivalisé. Les avions de liaison d'infanterie n'ont cessé de survoler, au ras du sol, le secteur d'attaque et d'accompagner dans leurs progrès les vagues de l'infanterie et les chars de combat.

Les escadres de bombardement ont accompli une besogne particulièrement dure. Elles se sont enfoncées loin dans les lignes, allant déverser un tonnage considérable de projectiles sur toutes les organisations vulnérables de l'ennemi sur ses dépôts de munitions, sur ses colonnes, ses concentrations de troupes et, surtout, sur ses points de passage obligatoires, afin d'y jeter le désordre et, si possible, transformer sa retraite en déroute. C'est ainsi que les voies ferrées de Longuyon — Conflans — Mars-la-Tour — Chambley — Arnaville — Metz et Etain — Metz ont été bombardées de jour et de nuit. La gare de Conflans-Jarny, en particulier, véritable carrefour du réseau stratégique qui commande le couloir de la Wœvre et, à ce titre, regorge de transports de toute nature et de matériel, a été prise à partie avec une vigueur qui, depuis deux jours, ne s'est pas ralenti.

Et ce matin, 14 septembre, sur la demande pressante du Général Pershing, des escadrilles françaises se préparent à prendre l'air pour aller de nouveau l'attaquer.

La Division Aérienne, formée par le Général Duval et passée récemment aux ordres du Général Vaulgrenant, est toute entière dans la région. Son Quartier Général est à Vitry-le-François et ses unités, brigades, escadres, groupes de chasse et de bombardement, sont reparties sur les terrains aménagés des environs.

Celui de Saint-Dizier présente une flévreuse animation. Il est 8 heures et le départ est fixé pour 8 h. 30. Tout le G.B. 4. (Groupe de Bombardement N° 4,

(1) « Dans l'Enfer du Ciel ». — René Chambe. 1 vol.

est là. Il comprend les 131^e, 132^e, 134^e escadrilles, équipées toutes trois en Bréguet 14. Le groupe, au complet, doit aller bombarder la gare de Conflans.

A quelque distance, le terrain de Combies abrite le G.B. 3 (Groupe de Bombardement N° 3), qui est allé à Conflans l'avant-veille et dont les pertes ont été sérieuses. Il y a perdu trois équipages, abattus tous les trois en flammes. Parmi lesquels sont Commandant de Groupe, le Commandant Rocard, le Lieutenant de Loisy, le Lieutenant Renon, le Lieutenant Giquel. Passé aux ordres d'un nouveau Chef, le Capitaine de Geffrier, le G.B.3 ne doit pas participer à l'opération de ce jour, opération à vrai dire délicate et dont les risques ne sauraient échapper aux esprits avertis. Il s'agit, en effet, d'aller bombarder à plus de trente kilomètres dans les lignes allemandes et dans la zone depuis deux jours en pleine activité, à une altitude fixée à 3.000 mètres, c'est-à-dire dangereuse entre toutes, tant du fait de l'aviation de chasse que de celui de l'artillerie anti-aérienne ennemis.

Le G.B.3 et le G.B.4 sont tous les deux aux ordres de l'intrépide Commandant de la Morlais.

Le G.B. 4 de Saint-Dizier ira donc seul à Conflans. Comme le G.B.3, il y est allé, aussi, l'avant-veille, mais il n'y a perdu qu'un équipage, Sergent Godin, Sergent Alligros, descendu en flammes. Un équipage perdu ? Monnaie courante pour ces missions de bombardement de jour qui exigent des exécutants un cœur fortement trempé et une audace à toute épreuve.

Les temps du début de la guerre sont en effet lointains, où les avions dénués de mitrailleuses, se battaient à bout portant à coup de carabine, à coups de mousqueton, voire même à coups de revolvers et presque à l'abordeage. Trois années ont passé. L'époque de ces duels épiques est révolue sans retour. Elle apparaît aussi reculée, aussi étonnante, aussi perdue dans la légende que celle des exploits, sur mer, d'un Jean-Bart ou d'un Surcouf. Aujourd'hui, le métier de corsaire de l'air est périmé. L'avion isolé est voué à une destruction presque fatale. On se bat en groupe, c'est-à-dire en force. L'atmosphère est si peuplée qu'il est impossible, même au voisinage des lignes, de s'aventurer dans le ciel ennemi sans faire de mortelles rencontres. Lorsque par métier, ou par goût, comme les chasseurs, on recherche le combat, c'est alors une joie. Mais lorsque, au contraire, la mission consiste, comme pour les bombardiers, à l'éviter et à s'enfoncer loin au-dessus des terres hostiles avec un appareil lourdement chargé d'explosifs et, partant, peu maniable et peu propre à la voltige aérienne si nécessaire dans la bataille, l'apprehension de la rencontre devient-elle inquiétude, puis obsession, puis grandissante angoisse, à mesure que, derrière soi, s'éloigne et disparaît le front. Pour dominer cette angoisse, pour la dédaigner comme la dominent et la dédaignent nos bombardiers de jour, après tant de rencontres meurtrières où ils ont vu trop des leurs sombrer dans l'abîme comme d'atroces torches vivantes, il faut avoir acquis une dose assez rare de sang-froid et de résolution.

Ces qualités, tous les possèdent au maximum, au G.B. 4.

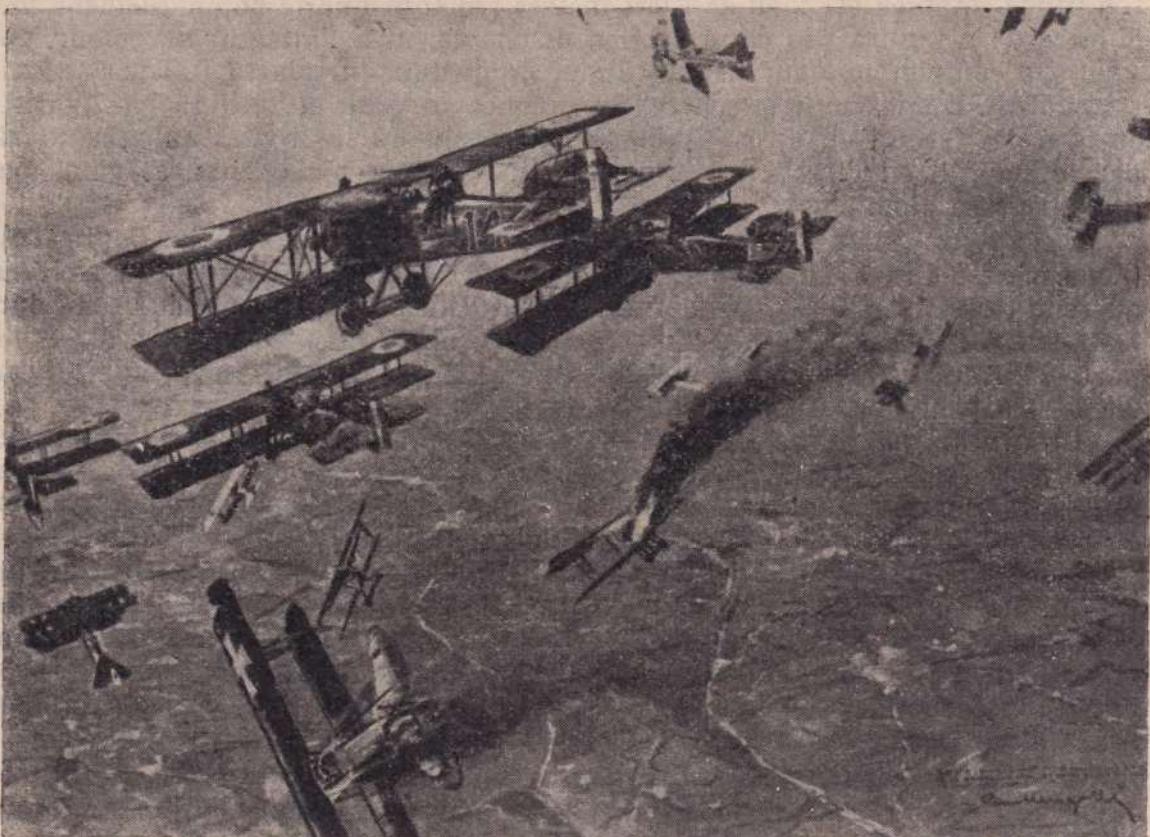
II. — CEUX QUI VONT PARTIR

Sur le terrain de Saint-Dizier, vaste rectangle de prairies entouré de hangars de toile, le long de la route de Vitry-le-François, les avions viennent d'être sortis.

Orientés face au vent, prêts à prendre l'air, ils sont déjà rangés en colonne d'escadrilles. Les appareils sont placés dans l'exacte disposition qu'ils

conserveront tout à l'heure au cours de la mission, c'est-à-dire, dans chaque escadrille, "en vol de canards", sur un V renversé, la pointe tournée en avant. La 131, aux ordres du Capitaine Mezergues, est en tête de la colonne; puis la 134, Capitaine Rousselet; et enfin, la 132, Capitaine Jannekeyn, dont c'est le tour de marcher la dernière et qui, à ce titre, connaîtra les instants les plus durs.

Le temps, affreux depuis le 12, s'est amélioré durant la nuit. La pluie a cessé de tomber. Le soleil brille à travers une mer de nuages déferlant sous les rafales d'un grand vent d'ouest qui, lui, n'a pas désarmé depuis plus de trois jours. C'est l'automne, un automne froid, humide. Les forêts, qui barrent l'horizon vers le nord et le sud, sont déjà touchées de rouille; et des poignées de feuilles jaunes arrachées aux peupliers du canal, viennent tourbillonner jusqu'au milieu du terrain. On marche dans l'herbe mouillée.



Tandis que les mécaniciens vérifiaient une dernière fois les moteurs et les moindres détails des appareils, les équipages se sont préparés pour le vol. La piste se peuple. C'est un va-et-vient d'hommes vêtus de cuir ou de combinaisons de grosse toile doublées de fourrure. La plupart tiennent leur casque passé autour du coude par la mentonnière boutonnée. Ils ne la coifferont qu'au moment du départ. Ils surveillent la mise en place des mitrailleuses et des rouleaux de cartouches, l'arrimage des bombes. Ces dernières sont, aujourd'hui suivant l'ordre donné, du plus petit modèle. Ce sont des bombes de 10 kilogs, des "bombes à personnel". Il ne s'agit pas, en effet, d'entreprendre des destructions d'ouvrages ou de bâtiments, de faire éclater de lourdes maçonneries par des effets de choc, mais d'attaquer des convois par des trains, des camions, des voitures, des entrepôts, des chevaux et des hommes, toutes choses légères

qu'il est avantageux de cribler de nombreux projectiles aux multiples éclats. A ce prix, l'embouteillage de la gare de Conflans pourra être obtenu, embouteillage d'une durée limitée, sans doute, d'une heure, d'une demi-heure ? Qu'importe : une heure de désordre, de panique, en un carrefour aussi important, tandis que se développe l'offensive américaine, cela n'a pas de prix ! Cela peut se traduire, pour l'ennemi, par une perte considérable de prisonniers et de matériel de toute nature.

De minute en minute se referment les tenailles des troupes de Pershing et de notre corps colonial. Tout le monde le sait au G.B.4, aussi l'activité y est-elle fébrile. L'heure avance. On se hâte. Les derniers ordres sont donnés.

Voici le Capitaine Etourneau, Commandant du Groupe. Grand, élancé, blond, le képi enfoncé sur la nuque, il s'affaire à longues enjambées. Il a reçu par téléphone les ultimes indications du Quartier Général de la Division. L'altitude imposée est bien de 3.000 mètres : il faut que le bombardement soit efficace. Il n'y aura pas de protection de chasse, ni à l'aller ni au retour. On ne devra compter que sur le seul appui de quelques triplances R.X.I. d'accompagnement. Étant donné le sens et la violence du vent, on entrera par l'ouest, du côté de Verdun et, après Conflans, on regagnera les lignes au plus court, par le sud-est, en direction de Pont-à-Mousson. Il y a des chances pour que tout se passe bien.

Pas de protection de chasse ? Altitude 3.000, après deux pleins jours d'attaque, c'est-à-dire à un moment où l'ennemi est en éveil aussi bien en l'air que sur terre ? Au G.B.4, personne n'a d'illusions. Oui, ce sera dur, très dur. Mais on ira ! On irait n'importe où ! L'atmosphère est à la victoire. De toute parts le front semble céder, aussi le moral des équipages est-il chauffé au rouge. On peut tout leur demander !

Etourneau, en phrases brèves, fait ses dernières recommandations à ses chefs d'escadrille. Après, lorsqu'on sera en l'air, ce sera fini, on ne pourra plus communiquer, on sera sourd et muet. L'utilisation de la radio d'avion à avion appartient encore au domaine du songe.

Voici Mezergues, l'héroïque Capitaine Mezergues, Mezergues le Chef de la 131, l'escadrille dont l'insigne est une chimère chevauchant une bombe. Mezergues, figure déjà de légende et dont la réputation d'audace, de témérité et de ténacité à toute épreuve a débordé depuis longtemps les cadres de l'aviation de bombardement pour pénétrer jusque dans ceux de la reconnaissance et de la chasse.

Voici Rousselet, le géant aux yeux d'un bleu d'enfant. Il commande la 134. D'une volonté de fer, avec son regard candide, il discute toujours et élève d'innombrables objections, pour être finalement le premier à payer de sa personne et à se jeter dans les situations les plus périlleuses et les plus héroïques.

Voici, enfin, toute la 132, avec, à sa tête, le droit et pondéré Capitaine Jannekeyn. Taille moyenne. Visage calme, aux yeux sombres. Il est de la dernière promotion de Saint-Cyr et, comme toute sa génération, la guerre l'a précocement mûri. Derrière lui, se pressent tous les équipages qui vont prendre part à l'expédition, officiers, sous-officiers, pilotes, observateurs, mitrailleurs et bombardiers.

Il y a là le lieutenant de Villèle, au képi à turban bleu de ciel de chasseur à cheval, avec son visage doux et un peu triste. Son âme élevée de penseur resplendit dans son regard. Près de lui, se tient Gros, le Lieutenant Gros. Ce dernier est de méchante humeur. En effet, il ne sera pas de l'affaire. Il ne

volera pas. Quand l'ordre de bombarder Conflans est arrivé, Gros avait déjà sa permission de six jours signée dans sa poche. C'est un enragé ! Il est volontaire pour toutes les missions. Il a voulu être de celle-là tout de même. Mais la tradition est formelle : quelqu'un qui a sa permission signée ne reste pas, il s'en va. Dans l'aviation, plus qu'ailleurs, les traditions sont respectées. De Villèle, dont c'était le tour de marcher, s'est montré intransigeant. Il doit remplacer Gros, c'est juste, Jannekeyn l'a donc désigné, et Gros, rongeant son frein, va assister au départ, puis il prendra le train.

Voici le Lieutenant Weisemann, avec son masque étroit et rasé, illuminé de grands yeux gris. Il marche avec difficulté car, dans l'infanterie, à Verdun, il a eu les pieds broyés par un obus. Un autre se fut fait réformer. Lui, non, il est venu dans l'aviation, « où l'on peut encore se faire tuer assis dans un fauteuil ». Son âme dévorante est là, dans l'éclair de son regard, dans le pli volontaire et souriant de sa bouche. Tout à l'heure, il va monter comme passager de Jannekeyn.

Derrière lui, rit de toutes ses dents le loyal Pailiard, Pailiard dont le képi cabossé de sous-lieutenant est enfoncé légèrement de travers sur sa figure énigmatique et franche. Pailiard est un rude navigateur. Rien ne saurait le faire dévier de son cap, jamais ! Ni le vent, ni la brume, ni les obus, ni les Fokker et ni même la Camarde, si d'aventure elle venait appuyer au pare-brise son macabre visage, pour plonger dans ses yeux le regard de ses orbites vides. C'est à lui que Jannekeyn va confier, aujourd'hui, le soin de faire la route jusqu'à Conflans.

Et puis voici le Sous-lieutenant Calbet, maigre et brun, dans son uniforme de chasseur à pied ; le Lieutenant Pechiné ; l'Aspirant Grand, tout nouvellement arrivé et dont ce vol va être la première mission — et la dernière. Voici le Brigadier Valat, le Sergent Destieux, le Caporal Fontaine, le Sergent Pillot, le Sergent Bridelance, le Caporal Mestre, le Sergent Hincelin, le Brigadier Vollet et le Soldat Malacrida.

Ils sont tous là. Ils se pressent avec leurs visages attentifs. Ils viennent d'endosser leurs vêtements de vol, ces vêtements qui, d'un seul coup les grandissent et en font, parmi le peuple des mécaniciens, des aides et de tous ceux qui, n'étant pas de la mission, vont regarder sans partir, des êtres déjà à part, lointain, promis aux claires altitudes, à l'abîme et aux mystères redoutables du vide.

Sous leurs cuirs brillants, ils portent des tuniques noires, bleu-horizon, bleu-sombre, bleu ardoise ou kaki, à cols rouges, blancs, jaunes, soutachés d'amarante, de vert ou de jonquille. Ils ont des galons d'or ou d'argent, des boutons frappés de deux canons entrecroisés, ou d'une cuirasse et d'un casque, ou d'ailes épployées, ou les boutons-grelots, tout lisses, de la cavalerie. Il y a là des hussards, des dragons, des chasseurs à pied ou à cheval, des spahis, des fantassins, des artilleurs, des tirailleurs, des cuirassiers et des sapeurs. Tous ont gardé leur uniforme d'origine car l'aviation n'est pas encore une arme. L'aviation est un oiseau magnifique mais dont la livrée définitive sera longue à pousser. Ce ne sera que dans onze années que sortiront enfin ses véritables plumes. Pour l'heure, elle en a de tous les coloris, des bleues, des blanches, des vertes, des jaunes, des rouges, des noires, des mauves, avec, sur les ailes, des taches resplendissantes d'argent, d'or et d'azur — de sang aussi.

Mais elle n'a qu'une âme, tous ces hommes n'ont qu'une seule et même âme, fondue, forgée, purifiée dans un même creuset, une âme en pur métal,

Étincelant et dur. L'esprit de corps de l'aviation a été trempé, passé au feu le plus terrible, aux flammes brèves du bleu sinistre des balles traçantes, ou du rouge funèbre des incendies en plein ciel. Il forme aujourd'hui un tout, un bloc uni, inattaquable, intangible. C'est sur lui qu'au jour venu on pourra bâtir d'un seul jet l'architecture difficile de l'aviation du temps de paix. La base est solide, l'ensemble résistera.

Mais aujourd'hui, 14 septembre 1918, de tous ces fronts qu'illumine le même rayon de lumière et dont le plus âgé n'a pas vingt-huit ans, quels sont ceux que, du revers de son pouce décharné « celle qui n'a pas de nez » vient de marquer de son funeste signe ? A-t-elle fait son choix ?

Calbet ? Jannekeyn ? de Villèle ? Pailiard ? Grand ?... Que leur importe à tous ! il y a beau temps qu'il ne veulent plus réfléchir. Ils vivent de cette étrange vie, qui est l'extraordinaire, l'hallucinante vie des aviateurs de cette époque, ce mélange de confort et de terrible danger, ce cocktail grisant, avec, d'un côté, tous les soirs, un lit aux bons draps blancs, une cuvette et de l'eau, des bottes bien cirées, une table, une chaise et un couvert toujours servi et, de l'autre, chaque jour, sans cesse et sans arrêt, sans connaître jamais cette trêve des autres armes au cantonnement de repos, le vol dans l'inconnu, le pathétique des combats aériens, le voisinage immédiat de la mort. Alors ils ont perdu l'habitude, ils se sont lassés de se poser l'éternelle question : « Serai-je vivant ce soir ? » Ils n'y pensent plus — ou très rarement — et sans forfanterie aucune. Et puis ils jouent sur leur chance, comme ils jouent leurs verres d'alcool au poker d'as, là-bas à leur base d'escadrille.

Ah ! ce bar, sous cette tente de toile qui les suit sur tous les terrains, avec ses hauts tabourets, ses bouteilles et ses mouchoirs multicolores, sa grande affiche où l'on voit sourire Spinelly, le shaker brillant qui étincelle, et le comptoir ciré, où roulent si bien des figurines gravées des petits cubes qui portent avec eux tous leurs espoirs de joueurs — ou leur Destinée.

— Deux as !

— Trois rois !

— Messieurs, à vos places. Départ dans cinq minutes.

• • • • • • • • • • •

Sans hâte, ils ont coiffé leur casque, serré l'étroite courroie sous leur menton. Ils ont escaladé les flancs de leur Bréguet et se sont assis à leur poste. Puis ils ont abattu leurs lunettes. Ils sont prêts.

Les moteurs tournent. Les aiguilles des altimètres sont au zéro. Celles des compte-tours ont indiqué des chiffres rassurants. Devant les roues, les cales sont enlevées. Quelque part sur le terrain, un bras a fait un geste. Alors, d'un seul élan, tous les avions de la 131 ont roulé en rugissant, sur l'herbe vernie par le soleil. Pas longtemps. Malgré leur charge, le grand vent d'ouest les a tout de suite arrachés. Les voilà qui tanguent au-dessus des petites carrières.

Que fait la 134 ?... Elle aurait dû déjà décoller, suivre aussitôt ? Oui, mais plusieurs de ses avions ont des ennuis de moteur. Elle perd ainsi quelque minutes. Qu'importe ! on se retrouvera, le rendez-vous est là-haut, tout à l'heure, au dessus du terrain.

A son tour, Jannekeyn entraîne la 132. Ses Bréguet, tous ensemble, ont sauté les carrières, à la suite de Pailiard, avion guide. Ils décrivent un long virage et, quinze minutes plus tard, reviennent à la verticale de Saint-Dizier. Ils

sont très haut déjà. En bas, sur la piste, les avions ne sont plus que des jouets d'enfant, et les hommes de modestes points noirs. Sur les bessonnes aux aplatis, les manches à air sont tendues, rigides, leur toile blanche gonflée de vent.

Où sont les autres ?...

Des paquets de nuages passent déjà sous les roues de la 132. La voilà à 2.500. De gros cumuli neigeux encombrent le ciel. On y voit mal. Peut-être que plus haut ce sera meilleur.

Pailiard insensiblement, monte.

Et l'heure du rendez-vous approche. La 131 et la 134 sont toujours invisibles. La 132 vient de pénétrer dans un épais nuage d'un blanc de lait et d'en ressortir bientôt, magnifiquement groupée, les avions à leurs intervalles et à leurs distances. C'est une jolie chance ! S'il n'était préoccupé de constater que son escadrille est toujours isolée, le Capitaine Jannekeyn en sourirait.

Il ne sourit pas car, décidément, il est seul.

L'heure est maintenant dépassée. La 131, entrevue tout à l'heure de très loin, a disparu. A-t-elle fait demi-tour ? Non, certes ! Jannekeyn connaît Mezergues, la 131, en cet instant, doit franchir les lignes, le cap sur Conflans. Et la 134, avec Rousselet ? Quand Jannekeyn est repassé à la verticale, elle n'était plus sur la piste. Donc elle est là, quelque part dans l'atmosphère. Mais où... Avec ce maudit coton, on n'y voit rien ! Tant pis ! Il faut prendre un parti. Même seuls, il n'y en a qu'un : Conflans !

Jannekeyn a levé le bras pour le geste attendu de tous les équipages.

— En avant ! Conflans.

(A suivre).

Général René CHAMBE.

CORRESPONDANCE

Le Général Gelée, Vice-Président de notre Association, a demandé au Général Chambe, l'autorisation de reproduire quelques extraits de son magnifique ouvrage « *Dans l'Enfer du Ciel* », écrit à la gloire de l'aviation.

Nos lecteurs prendront intérêt à la lecture des lettres échangées à ce sujet :

Paris le 2 décembre 1952. Monsieur le Général René Chambe — « *Le Repaire* » --
Vaulry (Haute-Vienne).

Mon Général,

En tant que Vice-Président de l'Amicale des « Marauders » qui groupe près de 2.000 anciens de la 11^e Brigade de Bombardement qui a combattu en 1943-45 en Italie, en France et en Allemagne, je viens vous demander l'autorisation de faire paraître dans le Bulletin de l'Amicale un extrait de votre livre « *Dans l'Enfer du Ciel* ».

Jusqu'à ce jour, nous avons alimenté la rubrique historique de notre Bulletin avec des récits concernant les batailles que nous avons vécues lors du dernier conflit. Je ne dirai pas que la source est éprouvée, car nous avons encore bien des choses à raconter.

Cependant, pour éviter la monotonie résultant de la publication des faits d'armes de nos Escadres de « Marauders », j'ai pensé qu'il serait bon de faire un retour sur le passé afin de montrer que, dès sa naissance, l'Aviation de Bombardement s'était forgée un code du devoir et de l'honneur qui a persisté et qui durera longtemps encore. Je ne pouvais pas mieux faire pour démontrer cette assertion que présenter aux lecteurs de notre Bulletin le récit que vous avez fait dans « *L'Enfer du Ciel* », de la bataille aérienne de Conflans (chapitre IV).

Je pense que vous ne ferez pas opposition à mon projet qui ne touchera d'ailleurs qu'un nombre réduit de lecteurs, car notre Bulletin est diffusé à 2.000 exemplaires environ.

Il est bien entendu que ce récit paraîtra sous votre signature et avec la référence de votre livre.

Esperant recevoir sous peu une bonne réponse à ma demande, je vous prie d'être assuré, mon Général, de mon respectueux souvenir.

Général GELEE.

REONSE DU GENERAL CHAMBE

Le Repaire, le 4 décembre 1952.

Mon Général et cher Ami,

Car nous nous sommes bien connus il y a quelques années, laissez-moi avant toute chose vous féliciter de votre grade et de votre poste magnifique. Vous faites une superbe carrière et j'en suis très heureux, non seulement pour vous-même, mais surtout pour notre chère aviation (laquelle, entre parenthèses, se couvre de gloire en Indochine et semble bien sauver la situation !).

Un jour peut-être irai-je à Paris vous serrer la main, ce qui me ferait le plus vif plaisir.

Je vous remercie de m'avoir écrit, pour me demander de reproduire dans le Bulletin de l'Amicale des Marauders la bataille aérienne de Conflans, figurant dans mon ouvrage « Dans l'Enfer du Ciel ».

Mais naturellement ! Prenez tout ce que vous voudrez dans ce livre et dans les autres. Reproduisez tout ce que vous jugerez intéressant, je serai trop heureux que cela aide à sauver de l'oubli ce que nos anciens ont jadis accompli. Pas question de droits de reproduction, naturellement !

Si jamais les scrutateurs de la Société des Gens de Lettres interviennent (quelquefois on les voit apparaître d'une façon inattendue pour des reproductions même très peu importantes), dites-le moi et je ferai immédiatement le nécessaire, faisant moi-même partie de la Société des Gens de Lettres.

Au fait, il suffirait de leur communiquer la présente lettre et c'est pourquoi j'écris ici : Autorisation générale de reproduction de toutes mes œuvres dans le Bulletin de l'Amicale des « Marauders », sans aucun droit d'auteur.

Avec cela, mon Général, votre rédaction sera tranquille.

En revanche, puis-je vous demander quelque chose :

Etant maintenant coupé à peu près de tout, je serais très heureux si je pouvais recevoir quelques-uns de vos Bulletins où figurent les relations de ce qu'a accompli la 11^e Brigade de Bombardement, en Italie et aussi en France et en Allemagne. Je ne sais que très peu de chose... merci !

Au revoir, mon Général et cher Ami, votre lettre a éveillé bien des souvenirs... Encore toutes mes félicitations et veuillez croire à l'assurance de mes fidèles, très cordiaux et très différents sentiments.

Général CHAMBE.

LETTRE DU GENERAL DE CHASSEY

10 décembre 1952.

Monsieur le Général René Chambe.

Mon Général,

Le Général Gelée a bien reçu votre lettre du 4 décembre et m'a demandé d'y répondre pour vous exprimer toute sa reconnaissance pour le geste affectueux que vous n'avez pas manqué de faire au bénéfice des Anciens Bombardiers « Marauders ».

Je réponds moi-même à votre lettre, car le Général Gelée vient d'être envoyé en Indochine pour voir sur place les conditions de travail de l'Aviation dans cette affaire difficile de Na-Sam. Dans cette opération, nos équipages se donnent à plein cœur pour aider les camarades de l'Armée de terre.

Au nom du Général Gelée, je vous dis donc encore toute la reconnaissance des Bombardiers « Marauders » et je vous prie d'être assuré, mon Général, de mon respectueux et entier dévouement.

Général X. DE CHASSEY.

Ce que vous devez savoir

PROPOSITIONS - PROMOTIONS - DÉCORATIONS

DECRET DU 5 JUILLET 1952 PORTANT PROMOTIONS DANS L'ORDRE NATIONAL DE LA LEGION D'HONNEUR

Pour prendre rang à compter du 30 juin 1952 :

Au grade d'Officier

Corps des Officiers de l'Air

Marie André, capitaine.	Lardet Jean, capitaine.
Choffin Pierre, commandant.	De Loustal Charles, lieutenant-colonel.
Sanson Henri, commandant.	Eudes Bernard, capitaine.
Beaumont Jean, capitaine.	Capdeville Jean, capitaine.
Danjou Georges, capitaine	Lasnier-Lachaize Charles, commandant.
Guéguen Victor, commandant.	Peuninck Georges, commandant.
Aubry Pierre, lieutenant-colonel.	Rouslaut Jacques, lieutenant.
Cassagnes Maurice, capitaine.	Avenard Jean, commandant.

Au grade de Chevalier

Corps des Officiers de l'Air (Cadre navigant)

Decastille René, lieutenant.
Aubert Maurice, lieutenant.
Perrin Maurice, capitaine.

Corps des Officiers de l'Air (Cadre des Officiers mécaniciens)

Blanc Marcel, lieutenant.	Lejeune Georges, lieutenant.
Benoiston Henri, lieutenant.	Saint-Michel Pierre, lieutenant.

TABLEAU D'AVANCEMENT DE 1952

Cadre navigant.

Pour le grade de colonel

MM. les lieutenant-colonels Secrétant Marie, Aubry Pierre, Longuet Henri (titre E. O.).

Pour le grade de lieutenant-colonel

MM. les commandants Neuville Henri, Forget Charles, Guéguen Victor.

Pour le grade de commandant

MM. les capitaines Février Paul, Sicre René (titre E. O.).

Pour le grade de capitaine

MM. les lieutenants Fabre Louis, Ferrando Jean, Aubert Maurice, Filletaz Aimé (titre E. O.), George Marcel (titre E. O.).

Cadre sédentaire.

Pour le grade de colonel

M. le lieutenant-colonel Michel Maurice.

Pour le grade de capitaine

M. les lieutenants Py Charles, Chambaud André-Joseph.

Corps des Officiers mécaniciens.

Pour le grade de colonel

M. le lieutenant-colonel Bardou François.

Pour le grade de capitaine

MM. les lieutenants Besse Elie, Anon William, Verlinde Maurice, Garzini René, Salomon Henri.

Corps des Officiers du Service administratif.

Pour le grade de commandant

M. le capitaine Durif Félix.

Corps des Commissaires ordonnateurs de l'Air.

Pour la 1^{re} classe : M. le Commissaire ordonnateur de 2^e classe Faulque André-Marie.

**DECRET DU 3 JANVIER 1952, PORTANT PROMOTION DANS LES CADRES ACTIFS
DE L'ARMEE DE L'AIR**

CORPS DES OFFICIERS DE L'AIR

Cadre sédentaire.

Au grade de colonel

M. le lieutenant-colonel Michel Maurice.

DECRET DU 15 FEVRIER 1952 PORTANT PROMOTIONS DANS L'ARMEE DE L'AIR

CORPS DES OFFICIERS DE L'AIR

Cadre navigant.

Au grade de lieutenant-colonel

M. le commandant Neuville Henri.

Cadre sédentaire.

Au grade de capitaine

M. les lieutenants Py Charles, Fabre Louis, Fillietaz Aimé (titre E. O.).

Cadre mécanicien.

Au grade de capitaine

M. le lieutenant Besse Elie.

DECRET DU 1er AVRIL 1952 PORTANT PROMOTIONS DANS L'ARMEE DE L'AIR

CORPS DES OFFICIERS MECANICIENS

Au grade de capitaine

MM. les lieutenants Anon William, Verlinde Maurice, Garzini René.

DECRET DU 10 MAI 1952 PORTANT PROMOTIONS DANS L'ARMEE DE L'AIR

Cadre navigant.

Au grade de colonel

MM. les lieutenants-colonels Secrétant Marie, Longuet Hervé (titre E. O.).

Au grade de lieutenant-colonel

M. le commandant Forcet Charles.

Au grade de commandant

M. le capitaine Février Paul-Yvon.

Cadre sédentaire.

Au grade de capitaine

M. le lieutenant Chambaud André-Joseph.

Cadre mécanicien.

Au grade de capitaine

M. le lieutenant Salomon.

Corps des Officiers administratifs.

Au grade de commandant

M. le capitaine Duriff.

Corps des Commissaires ordonnateurs de l'Air.

A la 1^{re} classe : M. le Commissaire ordonnateur de 2^e classe Faulque André-Marie.

VARIÉTÉS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE - CÉRÉMONIE A L'ARC DE TRIOMPHE - BANQUET

Un dégagement "Marauders" SOUS UNE PLUIE D'ÉTOILES

Ça avait vraiment de la gueule !

Dès 18 heures, un rassemblement de coiffes blanches et de tenues bleues attire l'attention de nombreux promeneurs face au Fouquets. A 18 h. 30, l'impressionnante et impeccable musique de l'Air prend la tête d'un cortège pacifique mais combien fervent et imposant. Les « Marauders » ne sont pas seuls. A leur ensemble



Les fanions à l'Arc de Triomphe

où la joie de se retrouver donne une allure spontanée mais vite disciplinée sont venus se joindre des Associations d'Anciens Combattants des deux Guerres. Leurs fanions qui s'inclineront en même temps que ceux de nos groupes dans quelques instants sous l'Arc montrent l'unité et la continuité d'une victoire pour laquelle tous ont lutté.

Marche Militaire ; minute de silence, Marseillaise retentissant sous l'immense voûte ; tout ceci pour le côté sérieux et officiel de la réunion.

Quelques instants plus tard, disséminés dans cette foule de l'Etoile où règne une aimable sympathie les « Marauders » rendus à leur initiative s'élançent avec des moyens divers, mais prévus, à l'assaut d'une de nos plus anciennes bases aériennes : Le Bourget. Ils y retrouvent l'atmosphère qui est la leur dans un cadre splendide et aéronautique que leur a préparé le Commandant de la Base.



La minute de silence



Le général Bodet signe le Livre d'Or



Avant le défilé :
Les fanions des « Marauders » devant les délégations d'Anciens Combattants

Toujours en tête, le Général Bodet, avec une impressionnante voiture et un non moins impressionnant chauffeur a devancé tout le monde pour se trouver à l'entrée de la cour du Mess des Officiers de la Base et accueillir « ses troupes ». Les voitures, sans arrêt, après avoir fait crisser leurs pneus devant une haie de soldats en tenue impeccable, viennent décharger leurs cargaisons devant l'entrée du mess et vont se ranger, tout est prévu, sous les frondaisons qui l'entourent.

Le temps nécessaire à l'infatigable Maître Bucaille d'installer « son piège à sous », dirait La Ficelle, dans une petite salle avec des moyens de fortune et tout le monde arrive.

Bucaille c'est le couloir de droite, et, au fond, l'immense salle du banquet qui nous attend impressionnante, avec ses nappes immaculées et ses décorations. Mais il y a aussi un couloir à gauche avec au fond la grande salle du Bar avec ses alignements de flacons qui semblent vous inviter de toutes leurs panses. Il n'y a pas de protocole ni de préséances qui tiennent ; il y a là plus de cent « Marauders » contents de se retrouver et c'est tout. Les tapes sur les épaules, les appels, les plaisanteries alternent et prennent de l'ampleur. On ne parle « que d'une main », l'autre tenant forcément un godet. L'atmosphère et le ton ont monté de plusieurs degrés tandis que le niveau des flacons a enregistré un mouvement inverse. Par affinités les gars se sont retrouvés et l'on entend bien encore des : « mes respects mon Général... mes devoirs mon Colonel », mais si les paroles y sont elles sont dénuées de toute formalité rigide.

Dans ce brouhaha général nous arrivent brusquement par les fenêtres grandes ouvertes les flonflons de la musique. Elle nous a suivis et ne nous envoie plus de marche militaires mais de ces petits pots pourris plus en rapport avec l'ambiance nouvelle.

Les barman sont sur les dents quand le « bleu » des Généraux « Marauders », le Général de Chassey suivi de l'intrépide Bucaille un papier à la main prennent d'assaut une estrade d'où ils haranguent la foule. En un rien de temps par le système de la « démocratie dirigée » se trouve recomplété le Comité directeur quelque peu amoché par les départs au loin de certains de ses membres. Il y a unanimité





...Par acte notarié, vous devez...



Malin, qui ne regarde pas,
pour n'avoir pas à dire « Assez »

sur les « candidats » ; ce qui laisse croire que les candidatures sont particulièrement appréciées par les votants.

L'exposé financier de la situation de la Société par son aspect florissant est l'occasion d'une dernière et formidable ovation avant de passer à table et l'on vide encore les derniers pots que la salle du banquet se garnit.

A la table d'honneur se sont alignés 5 Généraux s'il vous plaît ! Tous « Marauders » dont le Général Bodet, président, soulignera les fonctions importantes en fin de repas. Mais n'anticipons pas ! Aux flancs des autres tables se sont regroupés les convives. Les colonels pleins (il s'agit des gallons) voisinent avec des « messieurs en civil » ou des « petits potes » de la mécanique ou de la radio. Il faut attendre la venue particulièrement groupée des « Bougnats » derrière le Cnt Avenard au rythme ferme d'un « dernier trou » pour pouvoir commencer. (Il y a des gars pas corrects qui ont pris une certaine avance ce midi à Villacoublay. C'est pas du jeu).

Le Muscadet et les Côtes-du-Rhône nivellent les soifs : la cochonaille et le poulet en font autant des appétits et les serveurs repartent avec les plats vides et les cadavres de bouteilles. L'ambiance est 100 pour 100 aéronautique comme aux meilleurs jours. Le gars Bucaille (ce foutu Boireau dira la chanson), toujours pris par ses satanés comptes est arrivé au moment où il n'y avait plus de place aux tables. Il est obligé de se sustenter à la table d'honneur... en rang d'oignons avec les généraux. Il manque une personnalité bien sympathique à tous les « Marauders » et qu'excusera le Président. Il s'agit de Monsieur Surchamp que les devoirs impératifs de son activité inlassable ont retenu. On a bu moult coups à sa santé.

Les « flash » des photographes surprennent les convives dans des poses inattendues. Les photos qui accompagnent ce compte rendu en sont le résultat.

On parle, on discute, on s'interroge en dévorant à belles dents et en buvant sec.



De quoi ! De quoi ! les Bougnats ?

Quelques amores de chansons collectives ponctuent déjà les dégustations en patrouilles quand le Président prend la parole.

Il commence par remercier tous ceux qui ont tenu ce soir à sacrifier à une amitié née dans la bagarre, constatant avec joie l'augmentation du nombre des convives par rapport à l'année précédente. Il met l'accent sur son brillant entourage immédiat, soulignant l'origine « Marauders » des quatre généraux, ses voisins, dont il donne brièvement les fonctions vitales pour les armées de l'Air, française et Européenne. Tous les « Marauders » sont fiers à l'évocation de ces distinctions. N'est-on pas toujours récompensé en la personne de ses chefs ? Et lorsque le Général Bodet, faisant allusion à une évolution perpétuelle qualifie de « brillante clientèle », les derniers nommés, il pense, au delà des « étoiles » aux colonels pleins (il s'agit toujours de



Boire un petit coup c'est agréable !...



A la manière de... « Bon appétit, Messieurs ! »



Pardonnez-leur, Seigneur. Ils savent cependant ce qu'ils font !

gallons) qui disséminés parmi leurs fidèles troupes dans les tables se demandent, l'atmosphère aidant : Et après tout ? Pourquoi pas ?

Le Président, sans aucun papier, de chic car il laisse parler son cœur prononce une phrase résumant sa pensée et celle des auditeurs. Il dit sa certitude que l'aviation française, quelque soit sa forme que lui donne l'avenir, possédera toujours le même allant et la même foi. Il salue le retour en Métropole de « Marauders » notoires et ne porte le toast à la 11^e Brigade de Bombardement qu'après avoir évoqué comme modèle à suivre l'image du Colonel Steef.

Le Président est follement applaudi et les chorales accordent leurs gosiers un peu éraillés sur les chansons maintenant habituelles du « Marauders au combat », du « Briefing du Commandant Smiddlin » qu'entonner le gars Avenard.



La suite... Ça vient ?



Vous la connaissez ?...

On entend aussi des individualités brillantes. Qu'elles soient de l'Ecole Supérieure Aérienne ou de l'Inspection technique, elles n'arrivaient pas à entamer l'optimisme et le calme des R.R.P.P. aumoniers qui ont tenu également à se trouver parmi leurs camarades, malgré la certitude qu'ils avaient d'avoir à « en entendre » quelques vertes ; mais sachant à quels hommes ils ont affaire sous leurs dehors passagers de potaches en liberté.

La Ficelle a pourvu son magasin à histoires de nouveautés dont il nous gratifie avec la verve et la manière qui lui sont propres. Il n'est pas jusqu'au Président derrière ses étoiles, qui trouve grâce devant sa gouaille bon enfant.

Les « bancs d'aviateurs » donnent à tout un chacun l'occasion de se dégourdir et de s'éclaircir la gorge, et amènent doucement le Président à nous donner liberté de



Attaque à main armée



C'est à boire, à boire, à boire... (*Air connu*)

manœuvre. La salle se vide mais je ne sais si c'est par vitesse acquise, une partie des convives longe le couloir de sortie et se retrouve... au Bar.

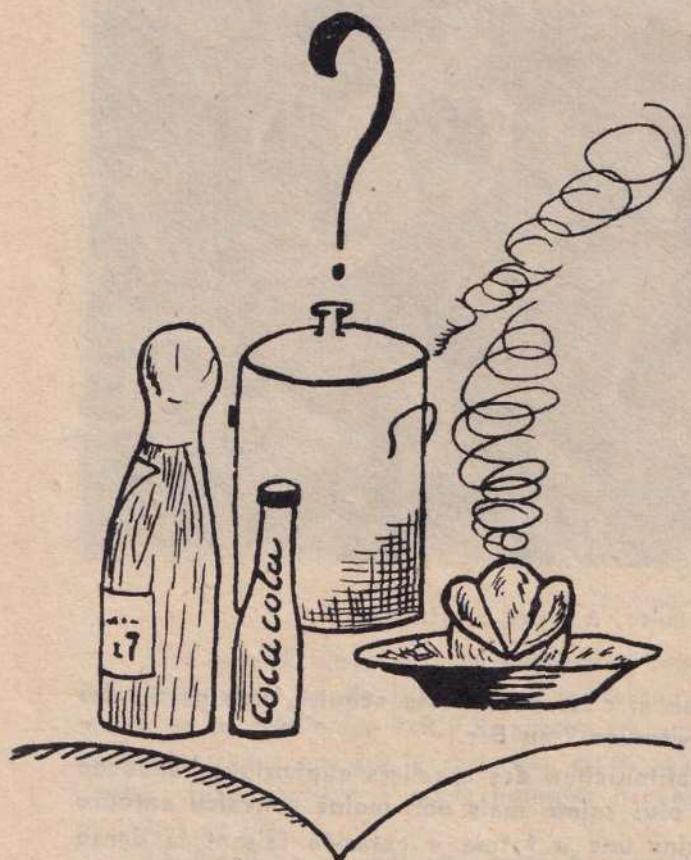
Une « chenille » de chaises avec califourchon des cavaliers euphoriques ébauche un « bal de l'Hôtel-Dieu ». Un groupe plus calme mais non moins convaincu entoure de contorsions en frappant dans ses mains une « fatma » extasiée faisant la danse du ventre. Les barman débitent les « Gnac-soda ». Il faut tricher pour partir sans avoir à liquider pour la Nième fois un godet d'au revoir.

Y a pas à dire ! Du début à la fin et dans tous les domaines, ça avait vraiment de la gueule !

« UN MARAUDER »



Le choix difficile : le photographe ou le serveur !



La Cuisine à pétrole

Les mécaniciens se plaignent toujours du manque de documentation technique. Le fait suivant montre une fois de plus qu'ils n'ont pas tort.

L'escale de B...T..K... est située en Indochine dans une région particulièrement chaude. Sommairement aménagée, cette petite base ne possédait, au moment de l'évènement, ni cuisine moderne, ni installations frigorifiques. Ce point était régulièrement mentionné sur tous les rapports, en des termes parfois violents. Les rapports passaient, les crédits ne passaient pas et c'était le statu quo le plus intégral.

Un Ju 52 (1) se posait mensuellement à B...T..K... au cours d'un circuit. Il apportait des vivres, des colis, du courrier, en bref le nécessaire à la vie de l'escale. Il chargeait un peu de fret en retour, faisait les pleins et repartait aussitôt.

Ce jour-là, il apportait une énorme caisse « Fragile » avec une inscription « Haut » et « Bas » et les inscriptions sacramentelles et réglementaires au grand complet.

Le sous-officier chef d'escale n'en croyait pas ses yeux. C'était ou un frigidaire ou une cuisinière, mais, en tout cas, quelque chose de vraiment utile.

Au déballage, il y eut un peu d'incertitude sur la nature même de l'appareil. Un grand coffre émaillé faisait opter pour le frigidaire mais la présence des brûleurs au pétrole enlevait tous les doutes : on avait reçu une armoire de cuisine et une cuisinière à pétrole.

Il convient de mentionner, si surprenant que cela puisse paraître, qu'il n'y avait pas de mécanicien sur cette escale, petite, toute petite, plutôt simple terrain de secours.

Les essais du nouvel enfin furent décevants au possible. L'armoire ne donna aucun déboire mais la cuisinière ! On dut renoncer à s'en servir et elle fut aussi vite stockée qu'elle avait été déballée.

Monsieur le Commissaire était fort satisfait. Enfin ! Tous ses efforts pour B...T..K... avaient eu un résultat. Depuis 1 mois le sort de ce petit poste détaché s'était grandement amélioré. Il décida de prendre le Ju 52 mensuel pour s'en rendre compte sur place.

(1) En français moderne : TOUCAN, en langue verte : JULIE.

A son arrivée personne ne lui parla de rien. Il commença à se douter de quelque chose lorsqu'il prit un rafraîchissement, aussi peu frais que possible. Il demanda alors si le frigidaire marchait.

On lui répondit avoir reçu... une armoire de cuisine qui servait et une cuisinière à pétrole qui ne servait pas.

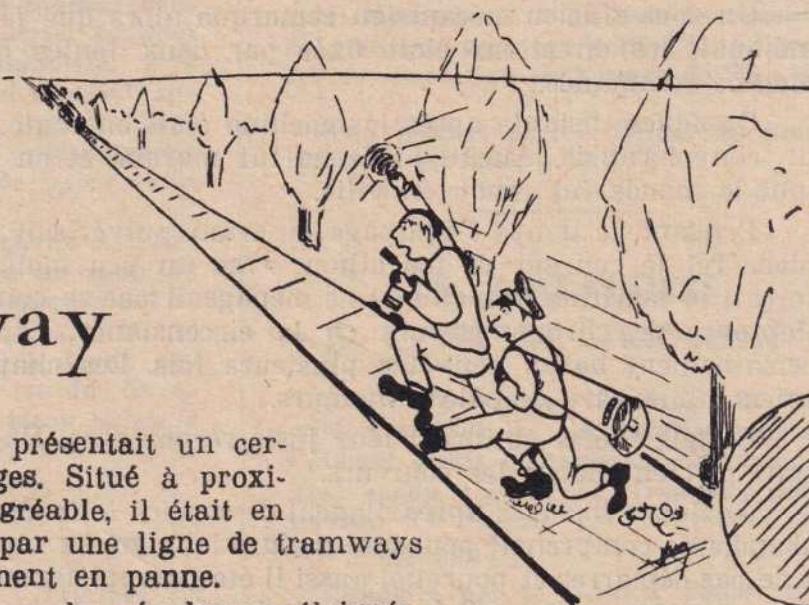
Tout s'expliquait ! Quelques jours après, le frigidaire à pétrole, spécial pour la colonie, fonctionnait parfaitement à B...T...K... après son montage par un mécanicien venu de la base la moins éloignée.

Quand je vous disais qu'une petite notice eût évité tous ces ennuis !

Maintenant, si vous allez à B...T...K..., vous y serez bien reçus et vous y boirez frais.



Le • Tramway



Le terrain de L... présentait un certain nombre d'avantages. Situé à proximité d'une ville fort agréable, il était en outre, relié à celle-ci par une ligne de tramways bien desservie et rarement en panne.

Ceux qui ont vécu sur des aérodromes éloignés, en un temps où les moyens de transport auto étaient encore rares apprécieront ces qualités comme il convient en souvenir des longues marches de nuit faites pour rejoindre le camp, après une soirée passée au bal ou au cinéma.

Personne ne sera surpris du fait que la station de l'aérodrome était le terminus de la ligne. Les mauvaises langues prétendaient même que ce terminus n'avait été choisi que sous la pression de quelques conseillers municipaux également débitants de vins et liqueurs, à l'endroit précis de l'arrêt des trams. Mais les méchantes gens trouvaient toujours à redire ! même au sujet des meilleures choses.

Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître que les valeureux équipages auxquels la Compagnie urbaine confiait son matériel, avaient élu comme salle de réunion et d'attente, les cafés, hormis les personnes scrupuleuses dont il vient d'être parlé.

A peine le tram avait-il stoppé que wattman et encaisseur (encaisseur lorsqu'il y avait une remorque) nantis de la sacoche, de la manivelle et du levier de freinage, se dirigeaient vers les comptoirs à une véritable allure de chasseurs à pied, un jour de 14 juillet. Ils ne quittaient les dits comptoirs

qu'au moment précis de remettre en route, voire un peu après l'heure normalement prévue. Il y a lieu de préciser que la ligne formait une boucle à cet endroit, on ne changeait donc pas la position de la perche ce qui était toujours autant de temps gagné.

Pendant ce temps les clients, en majeure partie aviateurs, attendaient plus ou moins patiemment, suivant leurs dispositions du moment, l'entraînement mutuel et l'ensemble de ces causes impalpables que les philosophes et mathématiciens nomment des « impondérables ». L'agitation passait par un maximum le samedi après-midi.

C'est précisément un samedi après-midi que l'événement se produisit. La clientèle du convoi en attente était exclusivement aéronautique.

Comme les wattmen se faisaient attendre plus que de coutume, quelqu'un fit remarquer que la conduite d'un tram était assez aisée, à condition toutefois d'être en possession de certains accessoires tels que manivelle et levier de frein, la sacoche n'étant pas indispensable.

Un sous-officier mécanicien remarqua alors que la plaque métallique qui indiquait les directions était fixée par deux fentes qui s'adaptaient sur le bloc de commande..

Quelques instants après la machine était en route. Pour une fois il y eut un convoi rapide. Aucun arrêt ne fut marqué et en un temps remarquable tout le monde fut rendu en ville.

Pendant ce temps l'équipage du tram pulvérisait les records de course à pied. Tel le coureur de marathon, avec un peu moins de style peut-être, il forçait la machine humaine et ne ménageait pas sa peine. On regretta toujours l'absence de chronométrateurs en la circonstance, car plus d'un record fut certainement battu, peut-être plusieurs fois. Les champions olympiques auraient alors paru de pâles amateurs.

De tels efforts obtinrent leur juste récompense. Un automobiliste complaisant prit en charge les coureurs.

Quelques instants après, l'agent de service à l'endroit où le tram avait été abandonné comprenait pourquoi malgré les signaux répétés, ce tram s'obstinait à ne pas démarrer et pourquoi aussi il était complètement vide. Les explications des wattmen, enfin arrivés, permettaient de tout tirer au clair.

L'affaire ne fut pas ébruitée. C'était l'intérêt général.

* * *

N. D. L. R. — Ce qui ne veut pas dire forcément que l'auteur de ces petites histoires soit un général.

L A VIE DE NOTRE ASSOCIATION

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'Assemblée Générale de l'Association « les Marauders » s'est tenue le Samedi 7 juin 1952 au Mess de la Base aérienne n° 104, au Bourget Seine.

La séance est ouverte à 19 h. 30.

Au nom du Comité Directeur, le Général Bodet, président de l'Association, a rappelé en quelques mots le rôle, les buts et la portée de l'association. Il a souhaité que la grande famille des Marauders puisse, sous le signe de notre groupement, maintenir des liens d'une camaraderie et d'une fraternité soudées dans la rude épreuve de la guerre. Et pour que cette famille soit complète, il a demandé que soit fait un pressant appel auprès des anciens camarades Marauders qui ne font pas encore partie de l'association sans doute parce qu'ils en ignorent l'existence.

Le compte rendu de l'activité de l'Association qu'il a présenté au nom du Comité Directeur, a été approuvé à l'unanimité.

M. Buccaille, trésorier, a donné ensuite lecture du compte rendu financier qui s'établit de la façon suivante pour l'exercice 1951-1952 :

RECETTES

En caisse au 1 ^{er} Janvier 1951	110.649 Fr.
Cotisations, abonnements et insignes	234.352 Fr.
Total	345.001 Fr.

DEPENSES

Bulletin, entraide et Banquet	157.909 Fr.
Solde au 31 Décembre 1951	187.092 Fr.

Recettes de l'année	234.352 Fr.
Dépenses de l'année ...	157.909 Fr.
Bénéfices	76.443 Fr.

Le rapport financier a été approuvé à l'unanimité et le Président a remercié M. Buccaille pour l'actif dévouement qu'il manifeste à l'égard de l'Association malgré ses absorbantes occupations personnelles.

Le Président donne lecture du message qu'il a adressé au nom du Comité directeur à M. MONTEL, Secrétaire d'Etat à l'Air, message qui était ainsi conçu : « Les anciens des Marauders réunis en assemblée annuelle sous la présidence du Général Bodet adressent à M. Montel, Secrétaire d'Etat à l'Air, l'hommage de leur attachement et de leurs sentiments de gratitude pour son action dans l'œuvre de rénovation de l'armée de l'Air ».

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée à 18 h. 30.

LES MARAUDERS A L'ARC DE TRIOMPHE

Avant l'Assemblée Générale, le Comité Directeur de l'Association auquel s'étaient joints de nombreux Marauders s'est rendu à l'Arc de Triomphe pour ranimer la flamme sur la tombe du soldat inconnu.

Conduite par le Général Bodet, entourée des Généraux Gelée et de Chassey, la délégation, précédée des fanions de la Brigade et de la Musique de l'Armée de l'Air, la délégation a défilé sur l'avenue des Champs-Elysées dans une formation impeccable qui a soulevé les applaudissements d'un nombreux public massé sur l'avenue.

Une magnifique couronne aux couleurs des Marauders, a été déposée sur la tombe du soldat inconnu, cependant que le Général Bodet signait le Livre d'Or de la Flamme.

Nous reproduisons dans le présent numéro quelques photographies de cette cérémonie. Les photographies, comme d'ailleurs celles de notre Banquet annuel ont été prises par la section photographique de l'Armée de l'Air.

BANQUET

Notre banquet annuel a eu lieu à la suite de l'Assemblée générale, au Mess de la Base aérienne n° 104 au Bourget. Dans cette ambiance où les souvenirs pouvaient être évoqués dans un cadre familial, la réunion a obtenu un remarquable succès.

L'organisation était sans défaut et le menu de choix. Qu'il nous soit permis à cette occasion d'exprimer nos remerciements reconnaissants au Colonel Denis, Commandant de la Base aérienne du Bourget qui, en nous accueillant dans sa base, et en mettant à notre disposition toutes les ressources d'une organisation parfaitement ordonnée, a une grande part dans le succès de cette réunion.

Nous publions d'autre part un compte-rendu détaillé du banquet établi par un témoin... oculaire et bon vivant. Les photos qui accompagnent cet article prouvent d'ailleurs, mieux que tout commentaire, que les Marauders savent bien... se tenir à table, comme il savent très bien se tenir au combat.

UN TELEGRAMME DE M. MONTEL Secrétaire d'Etat à l'Air, A NOTRE ASSOCIATION

Répondant au message qui lui avait été envoyé par le Président de notre Association à l'issue de l'assemblée générale, M. Montel Secrétaire d'Etat à l'Air, a envoyé au Général Bodet le télégramme suivant :

« Le Secrétaire d'Etat à l'Air exprime ses très vifs remerciements aux anciens des Marauders pour le télégramme de confiance qu'ils lui ont adressé à l'occasion de leur banquet annuel.

COTISATIONS

Une année nouvelle ! Un exercice nouveau, pour parler comme les comptables. Des cotisations nouvelles pour parler comme le trésorier.

SACHEZ DONC QU'A PARTIR DU 1^{er} JANVIER 1953, VOUS ETES TOUS REDEVABLES DE VOTRE COTISATION. Un renouvellement que vous allez vous empresser d'effectuer pour vous libérer de votre dette et pour faciliter notre trésorerie. Il y a hélas toujours quelques négligents et quelques retardataires. Nous espérons qu'ils seront de moins en moins nombreux.

Donc, tous... au portefeuille. Pas d'abstention. Et rappelons les tarifs :

Membre bienfaiteur	1.000 »
Membre donateur	500 »
Membre actif :	
S/off. et h. de troupe ..	150 »
Officiers et assimilés	250 »
Abonnement au Bulletin ..	150 »

Envoyer votre chèque (ou chèque postal) : Paris 6058.84, à l'adresse de M. le Trésorier de l'Association des Marauders, 104, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris.

Merci !

INSIGNES

Le stock d'insignes que nous avions commandé à la maison Arago est presque totalement épuisé. En attendant qu'il soit pourvu à son remplacement, nous prions nos adhérents de surseoir à toute nouvelle demande d'insigne.

LE LAMPISTE EN A MARRE !

Mes chers Amis,

Lors de notre dernière Assemblée Générale, vous avez désigné un certain nombre de lampistes qui ont pour mission de s'occuper de la vie de notre Amicale. Ces lampistes sont braves, bien entendu, et font ce qu'ils peuvent pour essayer de faire marcher notre affaire.

En dehors des lettres qui leur sont adressées pour résoudre les problèmes particuliers et personnels que nous posent certains adhérents, vos représentants doivent, tout au long de l'année, trouver la pâture pour le Bulletin de notre Amicale, faire imprimer ce bulletin et l'ex-

pédier à leur destinataire. Ils doivent aussi préparer la Cérémonie Annuelle de la Flamme, organiser le banquet et préparer les questions qui sont soulevées à l'Assemblée Générale.

Bien entendu tout cela se fait avec le sourire et avec le plus grand esprit de camaraderie, étant entendu que le travail demandé à vos représentants vient en supplément de leur occupations journalières.

Mais où le lampiste en a marre, c'est quand, après avoir envoyé les bulletins aux destinataires, un grand nombre de ces bulletins sont retournés à l'Association avec la souscription :

**« INCONNU A L'ADRESSE INDIQUEE,
RETOUR A L'EXPEDITEUR ».**

Alors... que fait-on ?

Et bien, le lampiste est assez bon pour reprendre ces bulletins égarés les uns après les autres et pour essayer de vérifier sur les situations trimestrielles et avec l'aide du Central Mécanographique de l'Armée de l'Air, où peut bien se trouver l'adhérent parti sans laisser d'adresse.

Ce labeur de bénédictin se renouvelle

trois fois par an et il n'aboutit pas toujours à des résultats définitifs. Le Secrétaire de l'Amicale reçoit alors une lettre plus ou moins venimeuse du Commandant X..., de l'Adjudant Y..., ou de Monsieur Z..., qui lui fait remarquer que le Secrétariat marche mal, que les membres du Comité Directeur des « Marauders » doivent être plus souvent à la pêche qu'au Siège de l'Amicale, etc..., etc... et qu'en fin de compte, ils ne reçoivent pas le Bulletin.

A qui la faute ?

Si vous voulez recevoir votre Bulletin au moment de sa parution, n'omettez pas quand vous changez d'adresse d'envoyer une carte-postale au Secrétariat Général de l'Association avec votre nouveau point de chute. Celà ne vous coûtera que 12 frs et, en plus sur cette carte-postale, vous pourrez aussi donner quelques nouvelles de votre personne qui peuvent intéresser vos amis lecteurs du Bulletin. En plus, vous éviterez que le lampiste se rebelle et vous manifeste d'une manière énergique que vraiment il en a marre !

Signé : Le Lampiste.

ENTRE NOUS

Cette rubrique est la vôtre. Elle constitue le lien réel et efficace entre tous les anciens faisant partie de l'Amicale « Les Marauders ».

A vous de la meubler et de la rendre vivante et intéressante.

Adresssez donc pour le prochain bulletin (nos bulletins paraissent trimestriellement le 1^{er} janvier, 1^{er} avril, 1^{er} juillet, 1^{er} octobre) des nouvelles aux camarades dont les noms suivent :

Pour la 31^e Escadre et le « Maroc » : au Capitaine Lamy, Ministère de l'Air (4^e Bureau), 24, boulevard Victor.

Pour le « Bretagne », au Capitaine Canevas, Le Bourget, ou à l'adjudant Victor Verat, groupe Bretagne, Base aérienne Thiès (Sénégal).

Pour le « Gascogne » : au Capitaine Villertote, du C.E.A.M., Mont-de-Marsan.

Pour la 34^e Escadre et le « Franche-Comté » : au Capitaine Gazzano, Base aérienne Blida (Alger).

Pour le « Sénégal » : au Capitaine Chanois, Ministère de l'Air, Bureau des Plans d'Emploi, 22, boulevard Victor.

Pour le « Bourgogne » : au Capitaine Sauvanet, Ministère de l'Air, Inspection du Bombardement, 24, boulevard Victor.

Pour le Secteur de l'Air et pour l'Etat-Major de la B.B.M. 11 : Commissaire de 3^e cl. des Pomare, chef du Commissariat des bases de Paris 2, Caserne des Petites-Ecuries, Versailles (S.-et-O.).

Loin des yeux loin du cœur, dit un proverbe à l'usage des amoureux dépités. Le proverbe est en défaut. Nous n'en voulons pour preuve que les lettres que nous adressent des camarades lointains, beaucoup plus empressés à nous donner de leurs nouvelles que ne le sont les Marauders de la métropole, qui malgré nos pressantes invites n'arrivent pas à sortir de leur mutisme ou de leur indifférence.

Honneur donc à ces correspondants éloignés et puisse leur exemple susciter quelques autres envois de nouvelles que nous accueillerons toujours avec le plus grand plaisir.

De l'île enchantée — et tant chantée — de Tahiti, notre camarade A. d'Hauteserre nous envoie une lettre intéressante, pleine de précieux renseignements :

Si c'est un plaisir de donner de ses nouvelles aux anciens camarades c'est presqu'un devoir lorsqu'en réside dans un pays comme Tahiti. Ces contrées lointaines ont toujours excité une curiosité particulière et elles représentent pour beaucoup les derniers lieux où l'on puisse goûter la douceur de vivre. Par le canal du Bulletin, peut-être rendrais-je service à quelques-uns en faisant connaître le point de vue objectif de celui qui est sur place, sur les conditions de vie dans ces territoires. Voilà plus deux ans que je dirige le Service Météorologique des Établissements Français de l'Océanie et je dois dire tout de suite que Tahiti tient suffisamment les promesses que lui prêtent la publicité et la légende pour que le touriste ne soit pas déçu. Mais, si l'on vient dans ces régions pour s'y installer à demeure et y exercer une profession ou un métier, des considérations autres que la beauté du paysage ou les possibilités de la pêche sous-marine interviennent.

En particulier, l'île de Tahiti ne renferme que 40.000 habitants dont 20.000 autour de sa capitale Papeete. Ce qui limite les débouchés de la moindre entreprise. Il faut également se méfier du climat qui est aussi anémiant que sous n'importe quel autre point des tropiques. L'effet ne s'en fait sentir qu'à la longue, mais les tempéraments délicats sont sensiblement affectés.

Par contre, il ne faut pas s'inquiéter de la lèpre ou de l'éléphantiasis. Ces maladies assez répandues chez les indigènes épargnent les européens avertis et, par ailleurs, on les traite maintenant avec des médicaments efficaces. Il n'y a ni paludisme, ni dysentrie amibienne, ni aucune autre maladie tropicale nocive.

Je ne m'essaierai pas à décrire le charme de Tahiti et l'accueil qu'on y rencontre. Je conseillerai plutôt à ceux qui veulent des descriptions puisées dans la réalité de lire « Tahiti et sa Couronne » de T'Serstevens. C'est un livre bien documenté et fort pertinent sur la plupart des sujets.

Pour ceux qui voudraient s'installer ici — et il est recommandé de venir avec femme et enfants — il est absolument nécessaire qu'ils se renseignent auparavant sur la possibilité d'y exercer leur métier ou leur profession d'une façon lucrative. Il manque, en effet, bien des artisans et bien des ouvriers qualifiés (teinturiers, miroitiers, etc.), mais il existe très suffisamment d'avocats, de médecins, de dentistes, d'employés de bureau. Avant d'engager des capitaux dans une entreprise il faut être circonspect, car Tahiti vit exclusivement de l'exportation du Coprat et une baisse tant soit peu prolongée sur ce produit entraîne une crise générale des affaires. De toute façon, ici comme ailleurs, le pain se gagne à la sueur de son front et il ne faut pas craindre le travail parfois pénible sous ce climat.

Il est évident que je suis à la disposition des camarades qui seraient intéressés pour les renseigner plus complètement sur des points particuliers.

J'espère me trouver en France au moment propice pour assister au banquet annuel des Marauders de 1953 et avoir le plaisir de vous y rencontrer en cordiale compagnie.

De Dakar, ces quelques lignes de l'Adj.-chef Jaussiomme, un ancien du « Gascogne ».

Depuis 3 mois j'ai quitté Rochefort. Je suis à Ouaham où j'ai retrouvé l'At Le Moult A/c d'Avignon, vu à Thiès, At Paoletti. Ici il y a aussi l'At Hugot, du « Bretagne ». Il est question d'organiser une petite réunion des anciens « Marauders ».

De Brazzaville, Jacques Thomelin, (Boîte postale 218), nous signale très aimablement qu'il se tient à la disposition des Marauders de passage à Brazzaville et qu'il serait heureux de prendre contact avec eux.

UNE INITIATIVE A ENCOURAGER

Notre camarade Georges-Emile Paul, installé à Hammam-Bou-Hasjar, département d'Oran, nous adresse la lettre suivante :

« Je vous avais écrit l'an dernier pour obtenir certains renseignements nécessaires à la création dans la province d'Oran d'une Section Marauders.

Mes efforts, alors, n'avaient pas abouti. Je ne m'étais probablement pas suffisamment dépensé. Mais je « remets » ça cette année avec de meilleurs moyens. Et puis, même si le succès escompté ne récompense pas mon initiative, du moins celle-ci aura-t-elle, de nouveau, fait du bruit autour de notre amicale.

Vous trouverez ci-joint copie d'un communiqué adressé aux journaux régionaux. La publication de ce texte vous apportera certainement du courrier de ce département. Puisse ce courrier amener de nombreux Marauders nouveaux à l'Association.

Vous remarquerez, figurant dans ce communiqué, l'annonce d'une réunion à Oran « suivie d'un banquet ». J'ai craint que, sans cette promesse, l'appel tombe vite dans l'oubli... ».

Voici d'autre part, le communiqué auquel fait allusion M. Georges-Emile Paul :

Aux « MARAUDERS »

Anciens de la XI^e Brigade de Bombardement et du Secteur de l'Air n° 1

Pour répondre au vœu depuis longtemps formulé par de nombreux anciens des unités de la XI^e Brigade de bombardement et du Secteur de l'Air n° 1, une association amicale dénommée « Marauders » s'est cons-

tituée à Paris (J. O. du 5-10-1947), sous la présidence du Général Bodet, vice-président : Général Gelée.

Cette amicale a pour but : de maintenir les liens de camaraderie permettre de s'entr'aider — de per-existant entre les membres et leur pétuer le souvenir des campagnes et des faits d'Armes des groupes de Marauders ainsi que le culte des disparus.

Tous ceux ayant — entre le 29 mars 1944 et le 30 avril 1946 — appartenu aux unités suivantes : groupes Maroc 1/22, Bretagne 2/20, Gascogne 1/19, Franche-Comté 2/52, Sénégal 2/63, Bourgogne 1/32 et Sec-teur Air n° 1 ; tous les anciens de Telergma, Villacidro, Lyon, St-Dizier, Mengen, établis dans le département d'Oran et n'ayant pas eu con-naissance de cette amicale sont ins-tamment priés d'écrire au trésorier de celle-ci : M. Pierre Bucaille, 104, rue du Faubourg St-Honoré, Pa-ris (8^e) en donnant leur ad-dresse complète et celles des Marauders de leur connaissance.

Ils peuvent également demander bulletin d'adhésion et renseigne-ments à M. Georges-Emile Paul, Hammam - Bou - Hadjar, Tél. : 1-43, chargé d'instruire la future Section

d'Oranie des Marauders qui tiendra prochainement sa première réunion suivie d'un banquet dans la meilleu-re tradition.

Nous approuvons très chaleureu-vement l'initiative de Georges-Emile Paul et nous le remercions de ses efforts qui, nous voulons l'espérer, porteront leurs fruits.

Nous avons souvent parlé de la création de ces Comités locaux, qui doivent permettre, par des réunions fréquentes, de maintenir l'esprit et la tradition « Marauder » en même temps qu'ils peuvent être prétexte pour des camarades groupés dans une région donnée, de se retrouver, de « se raconter », de se distraire et de prendre d'utiles contacts. Un animateur à la base, quelques bonnes volontés agissantes qui se concertent et il n'en faut pas davan-tage pour constituer une filiale de notre association dont nous accueillerons toujours avec plaisir, les com-pes rendus, les communiqués et les suggestions.

A l'œuvre donc et tenez-nous au courant.

NOTRE CARNET

Naissances.

Sont venus accroître la grande famille des Marauders :

— DANIELLE, chez l'adj-chef et M^{me} Bruneau. (Tananarive).

— JACQUES, chez le sergt-chef et M^{me} Poucineau. (Essey-les-Nancy, M.-et-M.).

— MARIE-DANIELLE, chez le commt et M^{me} Marcel Colin. (Cornimont, Vosges).

— ALAIN, chez M. et M^{me} Bernard, (Salon-de-Provence, B.d.-Rh.).

— LILIANE, chez M. et M^{me} André Joliveau (Jupilles, Sarthe).

— GENEVIÈVE, chez M. et M^{me} Raymond Prayal (Trois-Rivières, Canada).

— JEAN-PIERRE, chez M. et M^{me} Jean Detry. (Colombes, Seine).

Avec nos vœux de bonheur et de prospérité.

Deuils.

Nous avons appris avec le plus vif regret la mort accidentelle de notre camarade Emmanuel Monvoisin, aspirant du groupe Franche-Comté.

Nous adressons à M^{me} Monvoisin, (25, rue de la Paix, St-Nazaire), avec nos condoléances attristées, l'expression de notre plus vive sympathie.

**

Notre camarade, le Commandant Jean JULLIEN, ancien sénateur, est décédé en service commandé, le 27 avril dernier. Les honneurs militai-

res lui ont été rendus et ses funérailles ont eu lieu à Lyon en la Cathédrale St-Jean.

Nous prions sa veuve, Madame Jean Jullien, de trouver ici l'expression de nos plus sincères condoléances.

**

L'adjudant-chef Georges QUIGNON, nous fait part de la mort de M^{me} Georges QUIGNON, son épouse.

**

Le Commandant et Madame CHANOIS, ont eu la douleur de perdre leur père, M. Louis CHANOIS.

Nous nous associons à leur deuil et leur adressons nos plus vives condoléances.

**

L'adjudant-chef Maurice SABATIER, (sect. post. 52.296. T.O.E.), nous fait part en ces termes de la triste nouvelle suivante :

“ Ma lettre a le triste privilège de venir vous annoncer la mort de deux bons camarades, tous deux anciens du « Bretagne », l'Adjudant Charles RENARD, radio-navigant, le Sergent HARRY, dit Quin-Quin, navigateur; tous deux ont trouvé la mort en service aérien commandé le vendredi 1^{er} août 1952, à Cat-Bi, à bord d'un Dakota du « Franche-Comté ».

Les Marauders étaient représentés aux obsèques par les anciens du Bretagne, l'At-chef Rivereau, l'At-chef Martin, l'Adj. Barberis Mémé, le S.ch. Ducau, et moi-même, ainsi que par de nombreux aviateurs de la 31^e et 34^e escadre. ”

ADHÉRENTS NOUVEAUX

inscrits depuis le 1^{er} Mai 1952

AUTHIER Georges, 11, Place Bir-Hakeim, Lyon (3^e) (Rhône).

DAVIGNON Jean, St-Léonard, p. Tonnay (Charente).

OYHANONDO Jean, Chalet n° 18, Base aérienne, Blida (Algérie).

RAYNAUD Guy, Rue du Champ-de-Foire, Segonzac (Charente).

CHANGEMENTS D'ADRESSE

Les importantes listes de changements d'adresses que nous publions dans chaque numéro prouvent que les Marauders sont de grands voyageurs qui aiment les déplacements et les changements d'air. Nous savons bien que les inévitables mutations militaires justifient en quelque manière ces changements. Mais encore voudrions nous en être avisés à temps. Faute de l'être, les Bulletins sont envoyés à des adresses qui ne sont plus les bonnes et ils nous reviennent avec la traditionnelle mention : « Inconnu », ou « Parti sans laisser d'adresse ».

Quand vous saurez qu'il nous est retourné ici, à chaque parution du Bulletin, près de 150 numéros qui n'ont pas trouvé leur destinataire, vous comprendrez pourquoi le « Lampiste », dont vous avez lu l'article par ailleurs vous crie qu'il en a marre.

Quand vous saurez aussi qu'en l'occurrence, ce lampiste, qui a bien voulu donner des ordres à ses services pour rechercher les égarés, est un monsieur aux manches étoilées et au képi lauré d'or, vous comprendrez aussi que son mécontentement mérite d'être pris en considération.

Donc, si vous changez d'adresse, avisez-nous sans retard. Tout le monde y aura son compte : vous qui recevrez régulièrement vos Bulletins, nous qui saurons où vous trouver et où vous joindre.

Nous rappelons que le Bulletin étant tiré à un nombre d'exemplaires correspondant strictement au nombre de nos adhérents, il nous est impossible de satisfaire les demandes des camarades concernant l'envoi de Bulletins supplémentaires ou égarés.

ARNAUD René, G.L.A. n° 45, Boufarik, Algérie.

AUBER Roger (Capitaine), C.T. 2/64. Sect. p. 59116

BARLEON Albert (Adj.-chef), Escadron direction tactique, 3/72, Metz (Moselle).

BARON Jean, Parc aviation 482, Secteur post. 99018.

BARTHE Louis (Capitaine), C.R. 2/33, Cognac (Charente).

BARTOLI Jean, Contrôle local d'aérodrome, Istres (B.-du-Rh.).

BAUER Rodolphe. Kef-Kourat par Medjez-Sfa. (Constantine - Algérie).

BAYONNE Paul (adj.-chef), E.M. 2^e escadre de chasse, Ouges-Longvic (Côte-d'Or).

BEAUMONT Jean. Maison Peyran à St-Mont par Riscle (Gers).

BELLAVAL Francis. Castenet-Tolosan (Hte-Garonne).

BECHADE Armand. Aviation B.P. 298. Douala (Cameroun).

BERAT Yves (Lieut.), S.M.A.A. 26 Boulevard Victor. Paris-V^e.
BERLOT Lucien (Capitaine), G.R. 1/33, Cognac (Charente).
BONNEMAINS Alphonse, 12, Rue Aristide-Briand. Levallois-Perret (Seine).
BONNET Jean, G.B. 1/25 Tunisie. S. Postal. 79813.
BORNE Aimé, E.G.A. 615. Oran (Algérie).
BOULAIS Roger (Adj.-chef). Cie Air 1/127, Chambéry (Savoie).
BOZON, chez M. Loisel. Boîte Postale 293. Tananarive - Madagascar (AOF).
BRENDER Pierre, 29, Boulevard de la Libération, Chaville (S.-et-Oise).
BRETHOUS Jean (Adj.-chef), G.B. 1/19. Sect. postal 74827.
BRIDIER Albert (Lieut.), Contrôle local aérodrome, Oran (Algérie).
BROUTIN François. C.T.A. 802. Le Bourget (Seine).
BRUGEL Georges (S.-chef). Equipement commissariat. S. post. 54474 - B.P.M. 515 A.
BUCHET (de) Robert (Général). Commt de l'Air en A.O.F. Dakar (AOF).
BURGER Charles. E.A.A. 611. Ambérieu (Ain).
CAPDEVIELLE Jean. B.A. 1/120, Alger. (Algérie).
CARLE Esprit (Adj.-chef). Parc 482. Sect. post. 99018.
CASTEJON Emmanuel (Adj.). Service liaison. Sect. post. 84462.
CHAMBAT Jean. E.A.A. 603. Limoges (Hte-Vienne).
CHAMPROMIS Jean (Capitaine). C.L.A. 724. Fez (Maroc).
CHARRIER Pierre. Station Transit Air Extr. or. Sect. post. 84462.
CHAUVELOT Marcel (Adj.-chef). B.A. 132 Rennes (I.-et-Vilaine).
CHEMIOLIN M.-J. (Lt-Colonel), 8, Avenue Rachel. Paris.
CHENAVARD Georges. C.T.A. 805. Blida (Algérie).
CHOSSON Georges. C.T.A. 805. Blida (Algérie).
CHOSSON Jeanne (Mlle), (F.F.A.), C.E.T. 875, Maison Blanche Alger. (Algérie).
COLLINOT Jean (Capitaine), Section cadre air 551, Caserne Pomponne. Montauban (Tarn-et-Garonne).
COMA Aston. Commandement des réseaux, Caserne des Petites-Ecuries. Versailles (S.-et-Oise).
COUPERBE Jean (Adj.-chef). B.A. 106, P.S.A. Bordeaux (Gironde).
COURTOIS Roland, C.A.T.A. 860, Blida (Algérie).
COURVALET Alfred. Ministère de l'Air, 26 Bd Victor, Paris (15^e).
DAMIENS Ernest. Base aérienne 181, Ivato - Madagascar (A.O.F.).
DART Léon (Adj.-chef). E.M. 2^e rég. aérienne, 35, Rue St-Didier, Paris-XVI^e.
DEBAS Marcel, G.M.M.T.A., 35, Rue St-Didier, Paris-XVI^e.
DEMEAUTIS Maurice, B.A. 1/170, Brazzaville (AOF).
DELINÉAU Emile, C.T. 1/64 « Béarn ». Sect. Post. 99174.
DEMARS Jean, (Adj.-chef). E.M. Air A.O.F. Dakar (A.O.F.).
DESFORGES Paul. Dompierre-sur-Mer (Charente-Maritime).
DUBROCA Marcel (Adj.-chef). S. Postal 99135. BPM, 523 A.
DUCBROcq Joseph (Adj.-chef). Base aérienne Gao (Soudan).
DUNAND Joffre, Base aérienne 706, Cazaux (Gironde).
DURIF (Capitaine), B.A. 1/156. Sidi-Ahmed (Tunisie).
ECKERT Jean (Capitaine), Sect. post. 50208, BPM 525 (E.A.A.A.).
ERHART Ernest (Capitaine), 15, rue de Nesle, Parmain (Seine-et-Oise).
FAREILLES Yves, 10, Rue Clémenceau, Blida (Algérie).
FERT Guy (SergentChef). S. Post. 50916 TOE.
FILLIETAZ Aimé (Capitaine), 44, Cité Vinicole Istres (B.-du-Rh.).
FLOCH Maurice (Adj.-chef). E.M. Air Tunisie, 95, Avenue Gambetta, Tunis.
FOURDRICUIER Pierre. Compagnie Air Maroc. Aérodrome du camp Cazès, Casablanca (Maroc).
FRETISSE Jean. E.O.M. 86, Blida (Algérie).
FRIOCOURT Alain (Adj.). Cie Air 1/191, Eect. Post. 50709.

BULLETIN D'ADHÉSION A L'ASSOCIATION AMICALE "LES MARAUDERS"

NOM (en lettres capitales) Prénoms

ADRESSE

UNITÉ de la B B M 11 ou du Secteur de l'Air n° 1 à laquelle l'intéressé a appartenu

DATES DE PRÉSENCE A CETTE UNITÉ :

Demande son adhésion à l'Association Amicale « LES MARAUDERS » comme
Membre Actif, Donateur, Bienfaiteur (rayer les mentions inutiles).

Signature.

AIR NOLIS

66, Rue Pierre Charron - PARIS
BALZAC 21-96

TRANSPORTS A LA DEMANDE
SUR AVIONS DC 3
FRET - PASSAGERS

Jean MOINE, Directeur Général

MAISON FONDÉE EN 1768

ÉTABLISSEMENTS

Antoine CHIRIS

COMPAGNIE
DES
PRODUITS
AROMATIQUES
CHIMIQUES et
MÉDICINAUX

PARIS - GRASSE - LONDRES - NEW-YORK

122, Boul. Malesherbes
PARIS (17^e)

AU BÉBÉ CHOYÉ

107, Rue d'Alésia
PARIS

TOUT
POUR
L'ENFANT

MADAME LE SAULNIER

(Veuve du Commandant des Groupes Maroc et Bretagne)

MARAUDERS...

Pour vos transports
votre bois de chauffage
votre charbon

Une seule adresse :

CHANTIERS
DESBANS-DELICATO & Cie

(Anciens du 2/63 Sénégal)

26, Rue Roger Salengro

VILLETANEUSE (Seine)

Téléphone : Pierrefitte 97

Tous les charbons
les meilleurs anthracites Français et Etrangers

Livraison rapide paris et Banlieue

Conditions spéciales aux membres de l'Association

Moroc 1/22



Senégal 2/63



Franche-Comté 2/52



Gascogne 1/19



Bourgogne 1/32



Bretagne 2/20

