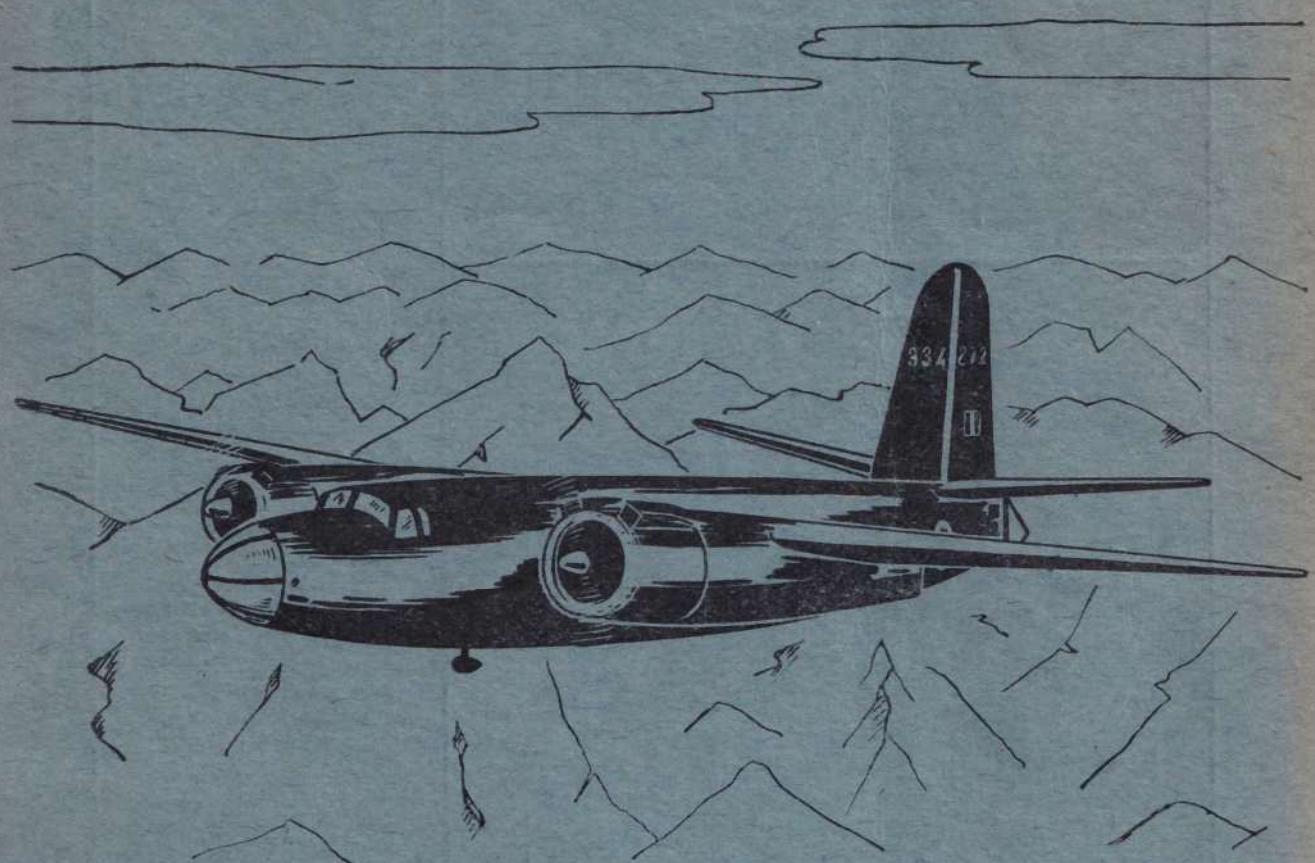


MARAUDERS



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

" LES MARAUDERS "

Association Amicale des Anciens
de la 11^e Brigade de Bombardement et du Secteur de l'Air n° I

(déclarée conformément au décret du 16 Août 1941 — 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.

L'-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

BULLETIN N° 18 - Mai 1953

Sommaire

Pages

G ^é René CHAMBE - La bataille aérienne de Conflans (II)	1
Un ancien Marauders : Le Général N'GUYEN VAN-HINH.....	9
Le Groupe " Gascogne " au Tonkin.....	10
Ce que vous devez savoir.....	15
VARIÉTÉS - Une réunion inopinée des Maraudeurs en A. O. F	16
Pages d'album : Les Marauders en Oranie.	18
Les Marauders en 1953.....	20
LA VIE de notre ASSOCIATION : Assemblée Générale - Banquet annuel - Chez les Marauders d'Oranie.....	21
Entre-nous	28
Adhésions nouvelles.....	31
Changement d'adresse.....	31

LA BATAILLE AÉRIENNE DE CONFLANS⁽¹⁾

SUITE (2)

par le Général René CHAMBE

III. — DANS LE CIEL DE LA WOEVRÉ

8 h. 45. — Les aiguilles des altimètres ont tourné lentement sur leurs cadrans. Elles atteignent à présent le chiffre imposé : 3.000. Mais, à cette altitude, il semble que le vent d'ouest redouble de violence.

Au-dessus de l'escadrille, la meute échevelée des nuages déferle à la vitesse de quinze à vingt mètres-seconde, soit soixante-cinq à soixante-dix kilomètres-heure. Les avions sont emportés comme fétus vers les lignes allemandes. Le ciel est trois-quarts couvert. De loin en loin, des flèches de soleil transpercent les nuées comme des faisceaux de projecteurs dirigés vers le sol. Tour à tour, les Bréguet traversent des zones d'ombre et de lumière, dont les différences de température se traduisent, pour les équipages, par de pénibles mouvements de tangage.

De la terre monte un poudroier bleuâtre, une brume pâle qui noie l'horizon, mais sans gêner cependant la visibilité qui demeure assez bonne.

Le front est dépassé. Les Hauts de Meuse, striés en tous sens du blanc lacis des tranchées françaises et allemandes, ont glissé derrière les ailes de l'escadrille. Verdun, morne amas de pierres, au-dessus duquel, depuis des années, flotte en permanence la poussière des obus, traîne ses fumées, déjà lointaines, en arrière et à gauche. Et, blasé, rasé, pelé, creusé d'entonnoirs gigantesques, l'éperon sinistre des Eparges disparaît vers la droite. Les équipages sont en plein ciel hostile — tout seuls.

Paillard, avion-guide, tient son cap, rigide. La rose de son compas tourne lentement dans son bain vitreux de glycérine, puis s'immobilise à l'E.-S.-E. Bientôt va naître dans la brume, au sud de la ville, dont la silhouette déjà se dessine, le sombre fuseau de la gare de Conflans, avec l'entrelacs de ses multiples voies, ses quais, ses rames de wagons, ses bâtiments, ses entrepôts et les panaches blancs de ses locomotives : objectif vers lequel, toute volonté tendue, se porte la 132.

Déjà les équipages ont commencé de serrer sur l'avion de tête, diminuant leurs intervalles en altitude et en distance. L'ordre est d'exécuter un « tir sur zone simultanée », c'est-à-dire en formation compacte, les appareils au plus près les uns des autres. Seul, l'équipe guide, sous-lieutenant Paillard, sergent Hincelin, effectuera les opérations de visée.

Avant d'arriver sur l'objectif, Paillard balancera rapidement son avion trois fois d'une aile sur l'autre, pour le signal du garde-à-vous, tandis que, derrière lui, debout dans la tourelle, Hincelin, tout en calculant la dérive et en manœuvrant les pinules de son viseur STAé, tiendra le bras levé.

(1) « Dans l'Enfer du Ciel ». René CHAMBE. 1 vol.
(2) Voir n° des « Marauders », n° 17.

Tous les autres bombardiers, les yeux rivés sur ce bras, attendront. Et, lorsque le bras s'abaissera, toutes les mains, d'un seul geste, appuyant sur les leviers, largueront ensemble toutes les bombes. La mission sera remplie. Pour l'heure, elle ne l'est pas. Il faut aller là-bas. Après, on verra... Aller là-bas ?

Déjà l'artillerie anti-aérienne allemande vient d'ouvrir le feu — et avec rage.

Il y a dix minutes, en effet, que l'escadrille Mezergues — la 131 — est passée, bombardant, la première, Conflans. Aussi, à la vue de l'escadrille Jannekeyn, la fureur germanique ne se contient-elle plus et s'exprime-t-elle aussitôt par un luxe inoui de projectiles. En quelques minutes, les explosifs

et les schrapnells, où dominent les 77 immaculés et les 105 à fumée jaune et noire, étoilent l'atmosphère. Le vent d'ouest balaye les éclatements, mais ceux-ci sans cesse se renouvellent et se rapprochent.

Le capitaine Jannekeyn, qui s'est déchargé sur Paillard du souci de « faire la route », afin d'avoir toute sa liberté d'esprit et de pouvoir viser suivant la tournure des événements, observe.

Que voit-il ?

L'escadrille navigue toujours en vol de canards sur un angle très ouvert, avec, à son sommet, l'équipage Paillard-Hincelin, le cap droit sur Conflans... Le côté gauche de l'angle est formé d'abord de lui, Jannekeyn, avec son passager lieutenant Weissemann, et, derrière, plus à gauche et plus haut, de l'avion n° 12, équipage sergeant-pilote Bridelance-lieutenant observateur Péchiné. L'autre côté, celui de droite, est formé, d'abord de l'avion symétrique de celui de Jannekeyn, le n° 2, équipage lieutenant-pilote de Villèle-brigadier-mitrailleur Valat, puis de l'avion



n° 13, plus en arrière, plus haut et plus à droite, monté par l'équipage lieutenant-pilote Calbet-sergent-mitrailleur Destieux, symétrique de l'avion n° 12. Cet avion n° 13 offre aujourd'hui de particulier qu'il porte, en fait, le n° 1, l'appareil sortant de l'atelier et le peintre n'ayant pas eu le temps d'achever le chiffre 3. Ainsi, on pourra tout à l'heure le confondre avec son avion à lui, Jannekeyn, chef d'escadrille.

Enfin, plus en arrière et plus haut, marchant sur un seul rang, bien alignés, fermant le V et le transformant en triangle, les trois derniers avions : de la gauche à la droite, le n° 9, caporal-pilote Fontaine-soldat bombardier-mitrailleur Pillot ; le n° 14, caporal-pilote Mestre, aspirant observateur

Grand ; le n° 15, brigadier-pilote Vollet-soldat bombardier-mitrailleur Malacrida.

Tout va bien.

Ayant achevé son tour d'horizon, Jannekeyn lève la tête, sondant le vide, cherchant l'appareil de protection RXI qui lui est adjoint pour accompagner son escadrille. Il est là, justement, non loin sur la gauche, croisant comme un chien de chasse, avec sa longue silhouette de triplace profilée sur le ciel. Les superstructures de ses deux tourelles de mitrailleuse avant et arrière se découpent en traits précis.

Les mitrailleurs, casqués, sont à leur poste et, dans son habitacle, au milieu du fuselage, le pilote a le visage tourné vers Jannekeyn. Cet appareil n'est pas à bombarder, il ne porte aucun projectile. Il appartient à la classe des RXI, avions de combat, uniquement destinés à protéger par leur feu les escadres de bombardement. Celui-ci porte les couleurs de l'Escadrille C.46, et son équipage est composé du sergent-pilote Bouglin et des mitrailleurs Bonfils et Rouet. Navigant sur le flanc de ses camarades bombardiers, il a pour mission d'engager le combat avec tout avion de chasse ennemi qui ferait mine de vouloir attaquer.

Il est rare que les bombardiers de jour, entre tous héroïques, n'aient pas à combattre. Plus encore que les ciels de 1915, 1916 et 1917, le ciel de 1918 est malsain. Les avions, race prolifique bien que de vie éphémère, ont extraordinairement multiplié. L'atmosphère est infestée de croix noires et les mauvaises rencontres sont nombreuses.

Bien entendu, comme dans la Chasse, comme dans l'Observation, les bombardiers n'ont pas de parachute. Le parachute n'existe pas pour les aviateurs. Il n'est pas encore inventé, il ne sera pas inventé de toute la guerre. Seuls, les observateurs en ballon jouiront de l'étonnant privilège d'en posséder. Tant du côté allemand que du côté français, on n'a pas eu l'idée, ou le souci, d'en doter les équipages d'avions. Et cette absence de cette bouée de sauvetage de l'air rend plus atroces et plus glorieux les combats aériens, au cours desquels, avec des balles incendiaires, les avions, sept fois sur dix, sont abattus en flammes, les équipages étant indemnes.

A bord des avions, pas d'espoir, on ne peut pas se jeter, on grille ! Et ceci explique suffisamment les lourdes pertes qui furent, pour tous les pays belligérants — il faut qu'on le sache — plus élevées que celles des autres armes, y compris l'infanterie, considérée cependant comme la plus cruellement éprouvée.

Dans l'aviation, beaucoup de tués et, en proportion, peu de blessés.

D'où la terrible boutade de Nungesser :

— Dans l'aviation, la Mort ne travaille qu'en gros, pas au détail !

Jannekeyn a cessé d'observer le RXI. Son regard se porte sur le sol, tandis qu'autour de l'escadrille les obus allemands ne cessent d'exploser, les uns silencieusement (ceux-là sont loin, plus de cent mètres, et l'on s'en rit), les autres avec une détonation, assourdie ou brisante, suivant leur voisinage.

Plusieurs appareils ont déjà été touchés, mais aucun dans ses œuvres vives. Des bavures blanches dans les toiles émaillées de vert-sombre indiquent, seules, la trace perfide des éclats. De ceci, Jannekeyn, ni Paillard, qui ne dévie d'un degré de son cap, ni aucun des membres des équipages ne sauraient se soucier, c'est le pain quotidien. S'il n'y a que les obus, tout ira bien !

Ah ! si par une chance inouïe on pouvait aller jusque là-bas, et en revenir, sans rencontrer de Fokker !

Passer inaperçus ? Ne pas rencontrer de Fokker ! Allons donc ! Avec tous ces éclatements qui ne cessent d'accompagner l'escadrille et de jalonna son trajet dans le ciel comme d'un pointillé blanc, impossible : Une chance sur dix mille. Bientôt, tous les squales de l'air, tous les oiseaux funèbres qui rôdent, timbrés de croix noires, à l'affût d'une proie, tous ceux même qui, en ce moment sont au repos, quelque part là-bas au fond du gouffre, allongés sur l'herbe verte de leurs repaires de la Woëvre, tous vont être en éveil et se ruer pour le carnage. Venus de tous les points de l'abîme, ils vont surgir. D'ailleurs, tout à l'heure, la 131, dont le sillage est à peine effacé, a dû faire lever la plupart des chasseurs ennemis, et ceux-ci tiennent encore le ciel.

Soudain, le cœur du chef d'escadrille, imperceptiblement, se serre. On a beau avoir l'habitude et être cuirassé par tant et tant de minutes brûlantes, tant de rencontres de feu, dont on est toujours revenu, après tout, puisqu'on est encore là, on ne peut écarter, au premier instant, cette main de glace qui vous étreint la nuque.

IV. — CROIX NOIRES EN VUE

Cherchant à identifier les points du sol, le regard de Jannekeyn vient d'effleurer le village de Villiers-sur-Pareil et aussitôt il a vu, vu à n'en pas douter, aux pâles rayons du soleil, dans la brume légère, scintiller, aériens, des reflets d'ailes et de métal. Ils sont encore beaucoup plus bas que l'escadrille, mais Jannekeyn est fixé. Allons ! Il va falloir se battre, s'ouvrir la route !

Les autres équipages aussi ont vu. A bord de la 132, branle-bas de combat ! Debout dans les tourelles, les bombardiers-mitrailleurs ont préparé les pièces, fait virer sur leurs cerceaux les deux cylindres jumelés des Lewis, vérifié la mitrailleuse de queue tirant sous le fuselage et assuré sur les plateaux d'acier les lourds tambours, les « camemberts », de 97 cartouches.

D'un seul coup d'œil, le capitaine Jannekeyn a embrassé toute son escadrille. Les avions ont serré à la distance réglementaire, ils se détachent sur la blancheur du vide, dans l'étincellement de leurs vives couleurs. Leurs ailes sont camouflées, par dessus, de vert et de brun, couleurs du sol et, par dessous, de bleu-gris, couleurs du ciel. Tous ont le capot, depuis le nez du moteur jusqu'aux panneaux de fermeture, peint d'un rouge éclatant. Et tous arborent, de chaque côté du fuselage, en rouge serti de blanc, leur numéro d'ordre et, sur le plan de dérive, l'insigne, le cher insigne de l'escadrille, le guidon triangulaire noir et or, portant, toute gueule menaçante et griffes grandes ouvertes, le dragon annamite, en souvenir du capitaine de coloniale Leblanc, qui fut son premier chef.

En avant du bord d'attaque du plan supérieur, les étranges pots d'échappement, en forme de cheminée de locomotive qui, dans l'Histoire, laisseront des « Bréguet 14 » le souvenir d'une silhouette étonnante et légendaire, crachent une chevelure de gaz brûlés, mélangés d'étincelles. Les hélices, lancées à plein régime, semblent pulvériser des diamants ; et, par derrière, au bout des empennages, les gouvernails, en forme de spatule, battent fièrement couleurs de France.

Tout autour, c'est l'abîme livide, l'atmosphère indicible, l'immensité sans teintes et sans limites. C'est le vent d'ouest qui déferle sans trêve, sans un pli,

à cette haute altitude, sans rencontrer rien, jamais rien, depuis des millénaires et des millénaires sur son invisible chemin, si ce n'est enfin aujourd'hui, l'audace de l'homme venu pour le braver.

9 h. 05. — Les avions ennemis montent à toute vitesse. On les distingue bien, à présent, comme des mouches mortelles, décrivant leur onde menaçante. Ce sont tous des Fokker, dont ils portent la livrée brune, scellée de croix de fer. Combien sont-ils ? Six, sept, huit...

Et en voici d'autres là-bas, sur le terrain d'aviation ennemi de Jarny : On les voit rouler sur le sol, décoller par petites patrouilles, puis se mettre en cercle au-dessus de la piste pour attendre leurs camarades et se former en groupes de sept ou huit. Deux groupes se réunissent ainsi et, en orbes serrées, s'élèvent de toute la puissance de leurs moteurs face à la 132. Avec les premiers aperçus, cela va faire de vingt-cinq à trente avions. Trente avions contre neuf. Trois contre un. La partie sera dure ! Mais au G.B.4, depuis qu'il existe, depuis qu'il a été aux ordres de ce chef prestigieux dont tous encore se souviennent, le commandant de Goy, personne n'a jamais fait demi-tour, jamais avant que la mission ne soit complètement remplie !

Et Paillard, imperturbable, garde le cap.

Soudain, le triplace RXI de protection, qui se tenait au flanc de l'escadrille, descend en spirale, à gauche, sans que Jannekeyn, ni personne, ait pu en saisir la raison. Baisse de régime ? Manœuvre ? On ne sait pas. On ne saura jamais. Le lieutenant Weissmann s'est penché et il voit, à plusieurs centaines de mètres au-dessus, le RXI tout de suite aux prises avec plusieurs appareils ennemis.

Et ainsi s'engage l'une des plus grandes batailles aériennes qu'on ait jamais enregistrées, la lutte la plus farouche, la plus sauvage et poussée de part et d'autre jusqu'au bout, jusqu'à la mort !

L'escadrille Mezergues, qui est passée la première, il y a quelques minutes, a bénéficié de la chance de se présenter à une heure où la surveillance des chasseurs allemands était relativement faible. Elle vient cependant de livrer plusieurs combats et de perdre deux appareils abattus, un Bréguet 14, équipage sous-lieutenant Teihac-caporal Jacquet, et un RXI de protection de l'escadrille C.46, équipage caporal Dubuisson-mitrailleurs Mantel et Vincent.

La 132 va buter, elle, en plein dans une densité anormale de chasse autour de Conflans, provoquée sans doute par le passage de la 131. Elle se trouve dans l'exakte situation de quelqu'un qui aborderait un guêpier dans lequel on viendrait, l'instant d'avant, de donner un coup de talon. Toutes les guêpes sont en l'air, furieuses.

Donc, le lieutenant Weissmann, observateur du capitaine Jannekeyn, s'est penché pour suivre du regard le RXI piloté par le sergent Bouglin. D'autres témoins également se penchent, mais nul ne pourra dire ce qu'il est advenu. Disparu, perdu corps et biens dans l'océan de l'air, comme il y en aura tant eu pendant la guerre ! L'Armistice signé, on retrouvera au voisinage du front, et spécialement entre les lignes, des centaines et des centaines de carcasses d'avions écrasées sur le sol, portant encore leur équipage fantôme de squelettes. Allemands ? Français ? Anglais ? Belges ? Américains ?... A peine le saura-t-on. Pour beaucoup, les flammes, les longs mois du tir incessant de l'artillerie, les pluies d'hiver, les vents, auront tout effacé, tout nivé.

Le RXI n° 3 de l'escadrille C.46 sera de ces derniers.

A bord de la 132, chacun pressent que les événements vont se précipiter. Personne n'a d'illusions. Escadrille perdue dans le ciel, isolée de son groupe, privée maintenant de son seul appareil de protection sur lequel l'ennemi s'est aussitôt acharné, force va lui être de défendre chèrement sa vie.

Venus de tous les points du vide, les avions allemands ont brusquement apparu. Ils se rapprochent d'abord avec circonspection. Ils cherchent à identifier l'adversaire à qui ils vont avoir affaire. De dures leçons leur ont appris à respecter certaines de nos formations de bombardement de jour.

Les voilà qui manœuvrent. Un groupe d'une dizaine s'ouvre en éventail, puis s'aligne sur une droite, à deux cents mètres en arrière de la 132 et, délibérément, s'installe à la même altitude. Nos équipages les ont aussitôt reconnus. Ce sont tous des monoplaces de chasse, aux lignes courtes, trapus. Il y a là des Fokker D7 et des Halberstadt. Ils restent bien alignés, menaçants, guettant leur proie, mais sans encore l'attaquer. Et même, ils règlent leur allure sur celle de l'escadrille avec le souci visible de ne pas la dépasser.

Et voici qu'au-dessous, à une centaine de mètres, un autre groupe vient de se glisser sournoisement. Ce sont des Pfalz, de couleur brune. Malgré leur camouflage zébré de marron et de vert qui, vu d'en haut, les fait se confondre avec la terre, ils ont été aperçus. Ils n'attaqueront pas. Mais, au cours du combat, l'un des nôtres, déséparé, blessé à mort, plongera-t-il vers le sol, alors ils se jetteront aussitôt sur lui, tous ensemble, comme des requins affamés se précipitent sur les naufragés tombés à la mer. Ils l'achèveront sans pitié, sans merci et le poursuivront avec rage jusqu'au fond du gouffre. Pour l'heure, ils demeurent en surveillance, esclaves d'un ordre dont l'évidence éclate aux yeux.

Jannekeyn, un par un, les dénombre, puis, les abandonnant, cherche des yeux un peloton de triplans Fokker qui l'inquiète et que, tout à l'heure, il lui a semblé apercevoir, assez loin sur sa gauche, grimpant avec une impressionnante vitesse, presque à la verticale. Les triplans Fokker, les plus redoutables, ceux qui vous rattrapent toujours, quelle que soit l'altitude ! Que sont-ils devenus ? Où sont-ils ?...

Ah ! Ils sont là ! Déjà ! Ils sont tout près, juste au-dessus de l'escadrille. Ils la dominent de leur vol funèbre d'oiseaux de proie. Parfois, dans un rayon de soleil, leurs ombres passent et repassent sur les Bréguet.

Allons, la 132 est bien encadrée : La voici entourée, enserrée comme dans un étau qui, tout à l'heure, va se refermer. Personne encore ne tire. A peine éclate, de loin en loin, sur la sourde basse des moteurs, la détonation isolée et claire d'une mitrailleuse allemande que le pilote essaye coup par coup. A bord de la 132, rien, le silence. La discipline de feu a toujours été magnifique à l'escadrille. Elle y met tout son orgueil. L'instant n'est pas venu de gaspiller les cartouches. Les mitrailleurs sont debout, face en arrière, la ceinture débouclée, leur casque de cuir luisant au soleil, la crosse à l'épaule, immobiles. Les avions sont serrés les uns sur les autres à intervalles réduits, afin de mieux résister à l'attaque. Ils naviguent, toujours en vol de caanards, mais maintenant presque aile à aile.

Ils pourront ainsi se défendre dans les meilleures conditions, se flanquant mutuellement des faisceaux multiples de leurs mitrailleuses, avec le minimum d'angles morts, et réalisant ce « hérisson de feux » idéal des bombardiers de jour, sur quoi bien des chasseurs ennemis sont venus se briser.

Le lieutenant Paillard, toujours avion-guide, a tourné une fois ou deux la tête vers le capitaine Jannekeyn comme pour l'interroger sur ses inten-

tions. Et Jannekeyn, du revers de la main placé en avant du visage, lui a chaque fois fait signe à petits coups : « Ça va, ça va, on continue ! Tout droit ! »

Pas un ne songe à faire demi-tour. Jannekeyn, Weissmann, de Vilièle, Péchiné, Calbet, Paillard, Bridelance, Collet, Malacrida, tous, tous, n'ont qu'une seule idée, qu'un souci et qu'un but : Conflans !

Le lieutenant Weissmann regarde à droite l'avion n° 2, son symétrique. Il est tout près. Le casque de Vilièle dépasse le plat-bord du fuselage, mais, de temps à autre, il tourne son visage vers Weissmann et les regards des deux officiers se croisent. Le caporal Valat, debout, vérifie tranquillement sa mitrailleuse. Les avions sont animés de lentes oscillations qui les font légèrement monter ou descendre les uns par rapport aux autres. Lorsque celui de Vilièle est plus haut que le sien, Weissmann aperçoit alors, sous ses plans inférieurs, les vingt-quatre bombes de 10 kilos, serrées sous chaque aile en deux rangées de six, dans les mâchoires refermées des lance-bombes Michelin. Les fuseaux brillent, parallèles, l'ogive tournée en avant, l'empennage en arrière. Huit avions à deux cent quarante kilos, cela va faire, tout à l'heure, près de deux tonnes de projectiles sur la gare de Conflans et, avec les deux de l'escadrille Mezergues, quatre tonnes. Quatre tonnes de bombes à personnel sur cette gare encombrée de transports de troupes et de convois de toute nature, alors que, depuis la perte du saillant de Saint-Mihiel, les mouvements de l'ennemi sont d'une fébrile activité, cela vaut la peine de risquer sa vie ! Les bombardiers de jour l'ont risquée, et bien souvent donnée, pour beaucoup moins !

V. — LARGUEZ LES BOMBES !

Depuis que les avions allemands encadrent la 132, l'artillerie anti-aérienne a, naturellement, cessé de tirer de peur d'atteindre ses propres équipages. Mais ce qui pourrait surprendre, c'est l'attitude passive des chasseurs ennemis. Fokker D.7, triplans Fokker, Halberstadt et Pfalz, tous demeurent silencieux. Pas une bande de mitrailleuse. Faisant cortège à l'escadrille française, par en haut, par en bas, sur les flancs et en arrière, ils semblent accomplir quelque évolution d'ensemble, quelque carrousel aérien parfaitement réglé, uniquement soucieux de maintenir leurs intervalles et leurs distances.

A bord de la 132, nul étonnement. On « sait ». On sait que, contre toute vraisemblance, il y a neuf chances sur dix pour qu'on ne soit pas attaqué avant le bombardement. Il en est parfois ainsi. Une étrange consigne, dont le mobile échappe mais cependant plusieurs fois observée, règne dans l'aviation allemande : passivité jusqu'au bombardement. Mais celui-ci effectué, tout change ! Aussitôt c'est la ruée, la bagarre, le ciel en feu !

Cet instant va venir.

Voici justement Conflans.

Au-dessous de l'escadrille, à 3.000 mètres, la rivière l'Orne trace ses grèles méandres, dans les grises prairies de la Woëvre. Elle scintille au soleil et va se perdre dans le dédale des toits brillants de la petite ville. Des routes, des voies ferrées divergent en étoile en directions de Metz, de Chambley, de Briey, de Longuyon et d'Etain. Au loin, des panaches blancs de trains courrent en tous sens. Sur la gare de Conflans-Jarny flotte une fumée rousse, soit de l'haleine lourde des locomotives en train de charbonner, soit des résidus, lents à se dissiper, des explosifs de l'escadrille Mézergues, dont Jannekeyn cherche toujours en vain la trace dans l'atmosphère.

D'après la convention arrêtée au moment du départ, à Saint-Dizier, Paillard doit aborder l'objectif le mieux possible dans le lit du vent afin d'éviter le tir en dérive, puis virer sur la droite et, se laissant porter au vent, venir au plus tôt dans le sud-est pour rejoindre les lignes françaises. Mais, comme il va pour amorcer le mouvement, il s'aperçoit que l'aile droite de l'escadrille déboîte trop en avant. L'équipage de Villèle-Valat, trop engagé, va gêner son évolution. Alors, pour ne pas dissocier l'escadrille, Paillard décrit une large courbe et abat de plusieurs degrés sur la gauche. Chaque avion se règle aussitôt sur lui. La formation reste impeccable. Les Allemands accompagnent respectueusement la manœuvre, en maintenant toujours avec soin leurs intervalles à 150 ou 200 mètres.

Ainsi la 132 défile au large de Conflans et survole tous ces villages de chez nous, aux noms chargés d'histoire, auprès desquels, il y a quarante-huit ans, se livrèrent les plus meurtrières batailles : Ville-sur-Yon, Mars-la-Tour, Tronville, la Ferme Saint-Hubert, pauvres villages, aujourd'hui encore envahis par l'ennemi, mais qui, pendant une génération, ont monté fidèlement la garde sur la nouvelle frontière, ce terrible et sanglant sillon, creusé en pleine chair de France. Ailiers de droite, de Villèle-Valat, Calbet-Destieux, Vollet-Malacrida, voient scintiller près d'eux l'étang de Lachaussée, précieux et cher repère des aviateurs avec sa forme caractéristique de main ouverte, puis les toits de Chambley, de Buxières, de Puxieux et, plus loin, de Rezonville, de Vionville, de Gravelotte, de Saint-Marcel. Au revers du plateau lorrain, dans les vapeurs matinales, la Moselle, cependant toute proche mais perdue sous la brume, demeure invisible.

Attention ! Hincelin vient de lever le bras ! C'est le signal du garde-à-vous.

Alors, à bord de tous les avions de la 132, la vie s'est arrêtée. À travers le gant fourré, la main des bombardiers a serré la poignée nickelée des lance-bombes. Et on attend...

Dans son viseur, Hincelin, nuque penchée en dehors de la carlingue, le visage coupé par le vent glacial, aligne les pinules. Il voit glisser des taches vertes, rouges, jaunes, blanches, puis défiler le fuseau sombre de la gare dans le plan de foi du viseur. La bulle est bien au centre du niveau...

Le bras, d'un geste sec, vient de s'abaisser.

D'un seul coup, toutes les mains ont tiré les leviers. Et les 192 bombes, brusquement libérées, culbutent, d'abord, sur leur trajectoire mais, bientôt rétablies, pointes en bas, s'enfoncent dans le vide avec ce sifflement terrifiant de sirène qui, au sol, va jeter la panique.

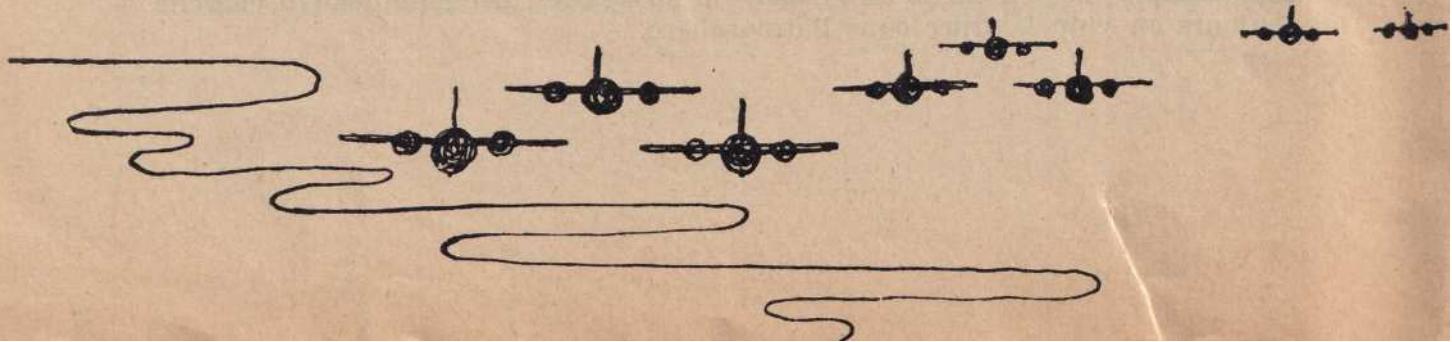
Hincelin, aussitôt, a manœuvré la commande de l'appareil photographique braqué vers la terre par la trappe inférieure du fuselage. Clichés réglementaires pris au cours de chaque bombardement, afin de permettre, par la restitution photographique, de vérifier les résultats obtenus. Sur ceux d'aujourd'hui, on distinguera nettement les bombes tombant dans l'abîme, encore tout près des avions, et sur d'autres, pris quelques secondes plus tard, les boursouflures blanches de nombreux éclatements au milieu de la gare et des rames de wagons de Conflans.

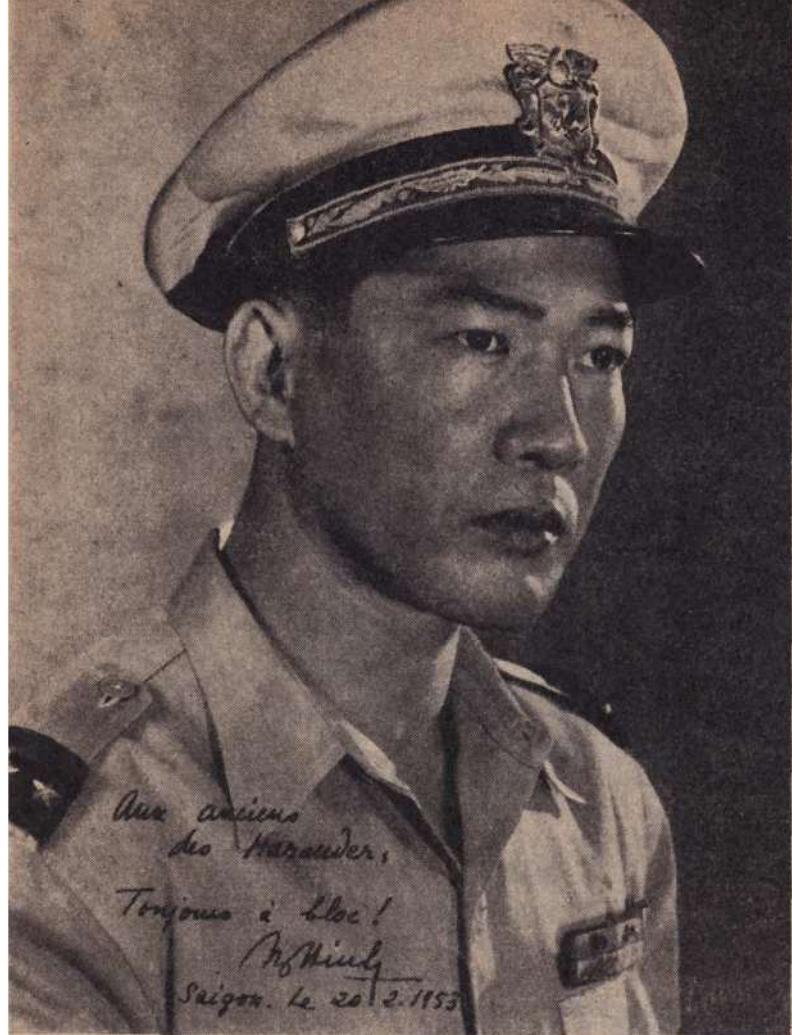
Mission remplie...

Oui, mais à quel prix !

(A suivre).

Général RENÉ CHAMBE.





UN ANCIEN
DES MARAUDERS
(GROUPE BOURGOGNE)

Le Général
N'GUYEN VAN-HINH

Chef d'Etat-Major Général des Forces armées vietnamiennes

LES ANCIENS MARAUDEURS actuellement à Paris ont eu le plaisir de rencontrer, au début de l'année 1953, le Général N'Guyen Van-Hinh, ancien commandant d'escadrille au groupe de bombardement 1/32.

Le Général N'Guyen Van-Hinh a été reçu à l'Ecole de l'Air en 1936, breveté pilote en 1937, il a servi en escadrille jusqu'au moment où il a été reçu à l'Ecole d'Etat-Major en 1946.

Cité une première fois pour sa brillante conduite en juin 1940, il a obtenu, lors de son séjour à la 11^e Brigade de bombardement moyen, deux nouvelles citations à l'ordre de l'Armée, ainsi que la croix de chevalier de la Légion d'Honneur.

Après être sorti de l'Ecole d'Etat-Major, le Général N'Guyen Van-Hinh a été affecté à l'Etat-Major Général des Forces Armées « Air », puis a commandé le groupe de transport 11/62. Enfin il a été désigné comme chef du 3^e bureau de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air en Extrême-Orient.

En 1950 il a été promu au grade de Général de brigade de l'armée vietnamienne, où il assure actuellement les lourdes responsabilités de Chef d'Etat-Major des forces armées vietnamiennes.

Les anciens Maraudeurs souhaitent bonne chance au Général N'Guyen Van-Hinh, qui a été un des leurs pendant la période héroïque de la 11^e Brigade.



SIGNATURE DE LA « FORM »

On reconnaît, de gauche à droite : Le Commandant Heliot, ancien du 2/63 Sénégal; l'adjudant Dumont, ancien du 1/20 Bretagne.

Le Groupe "GASCOGNE" AU TONKIN⁽¹⁾

Le Groupe de Bombardement 1/19 « Gascogne » est installé en Indochine depuis deux ans.

Retenant les traditions des anciens Gascons équipés de B. 26 « Marauders » en 44-45, les équipages gascons montent aujourd'hui des B. 26 « Invaders » à la puissance de feu foudroyante. Les missions les plus variées leur sont confiées.

En deux ans le Groupe « Gascogne » a effectué plus de 12.000 heures de vol, tiré près de 3 millions de cartouches et largué plus de 5.000 tonnes de bombes de tous calibres.

UNE MISSION COMME LES AUTRES CHEZ LES « GASCONS »

Réveil en sursaut. Un indiscret s'époumone au rez-de-chaussée : « 1/19 au téléphone ». Le chef de détachement galope dans les couloirs du « Lido » (2) et annonce au retour : « Trois avions en alerte à une heure trente ». C'est le moment de faire appel à son flair pour choisir entre un départ précipité sans

(1) Ce compte-rendu a été remis à notre Vice-Président, le Général Gelée, par le Colonel du Groupe 1-19 actuellement en Indochine.

Le Général Gelée s'est en effet rendu en mission en Extrême-Orient, accompagnant M. Montel, Secrétaire d'Etat à l'aviation. Il a visité notamment les installations de Na-Sam et a pu constater que le travail de l'aviation était, comme d'habitude, bien fait.

(2) « Le Lido » est une sorte de Caravanrésail. Hôtel où sont logés les Officiers du Gascogne à Haïphong.

douche ni breakfast, en ayant profité jusqu'au bout du farniente matinal, ou de commencer dès maintenant une mise en route toujours pénible.

Exceptionnellement j'opte pour la deuxième solution; un coup d'œil à la fenêtre, météo favorable, la mission sera déclenchée. Pronostics confirmés, une demi-heure plus tard les trois équipages s'engouffrent dans la « 402 » feurraillante, qui met le cap sur Cat-Bi.

Briefing général aux opérations Base. L'objectif est un point sensible de la R. C. 4, quelque part entre Langson et Cao-Bang. Il s'agit de réaliser une coupure en profondeur sur la route. Moyens mis en œuvre : 6 B. 26 dont 3 Cinzanos (3) du Gascogne et une douzaine de chasseurs.

Des photos circulent, les bombardiers tiennent de mystérieux conciliabules : horaire, axe d'attaque, altitude sont inscrits sur les tablettes. « Aux avions dans quarante minutes ». Dans dix secondes il sera exactement huit heure seize minutes. Chasseurs et bombardiers se dispersent pour un deuxième briefing de formation.

Finalement les dernières consignes enregistrées, pilotes, navigateurs et mitrailleurs se dirigent vers le parking. Preflight, mise en route, point fixe, tous la série des opérations que le pilote exécute sous le regard vigilant du mécanicien ; le navigateur vérifie une fois de plus caps, distances. L'autorisation de rouler obtenue par le leader, les six B. 26 s'engagent sur le taxiway et vont se ranger en bout de bande. Décollage à trente secondes... Six... cinq... trente pouces sur freins... Top, libéré, l'avion prend de la vitesse, les cinquante-deux pouces à l'admission font rugir les moteurs. Les quinze derniers milles grignotés avec peine, le « Victor » daigne prendre l'air. Ce vieux straffer a le nez diablement lourd et deux 500 livres accrochées sous les plans ne le disposeront guère à plus de bonne volonté.

(3) « Cinzano » est l'indicatif radio du Groupe 1/19.



L'EQUIPAGE EST SATISFAIT

On reconnaît, à droite : Le capitaine Lucciani, un ancien du 1/22 Maroc.



BRIEFING DE FORMATION

On reconnaît, de droite à gauche : le capitaine Pour (bombardier leader), un ancien du 1/22 Maroc; le capitaine Bachette (pilote), un ancien du 1/19 Gascogne.

Il s'agit maintenant de se distinguer dans la rejointe, sinon gare aux commentaires désobligeants du leader à l'atterrissage. En trichant un peu sur le badin, sur la cadence de virage, nous nous retrouvons n° 2, présents au rendez-vous. La formation, deux flights de trois légèrement décalés, passe à la verticale du terrain et met le cap sur l'objectif.

Le delta inondé, grand lac d'où émergent routes et diguettes, défile sous les plans. Les premiers calcaires franchis nous sommes en pleine jungle tonkinoise. Formation de route, profitons-en pour fumer une cigarette tandis que le bombardier doit commencer à se faire des cheveux : trois huitièmes de stratus folâtrant entre les pitons ne rendent pas la navigation facile.

L'objectif est maintenant proche. Le leader annonce « attaque dans quatre minutes, formation de bombardement ». Je me laisse couler dans son sillage, guettant l'ouverture des trappes après avoir vérifié une fois de plus tous les contacts. De légers changements de cap indiquent que le bombardier com-

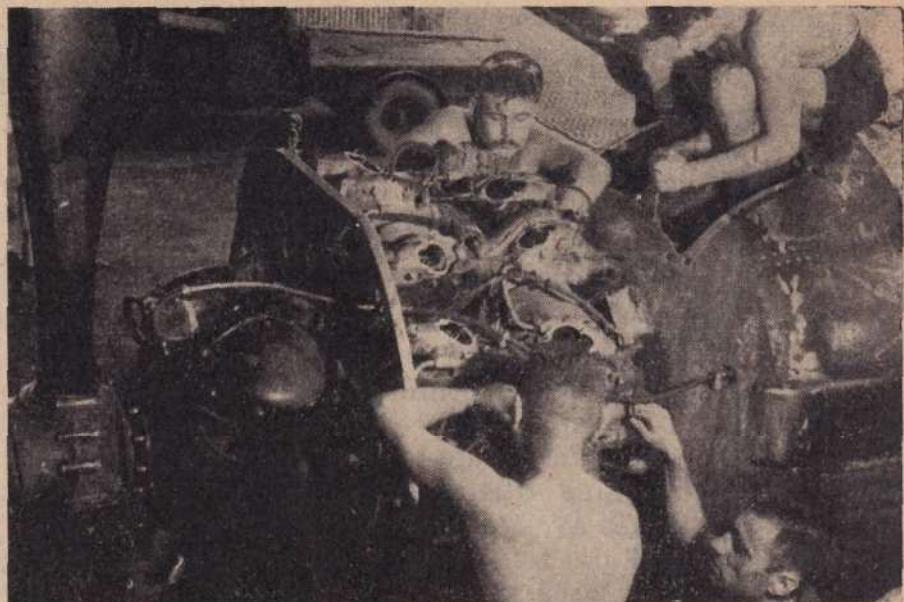


BOMBES LARGUEES

2 tonnes de bombes, 14 mitrailleuses dans l'axe, 14 roquettes. Qui dit mieux ?

MECANICIENS
EFFECTUANT UNE
REVISION DU MOTEUR.

Le P. et W. R. 2800 est le même, à peu de chose près, que celui de nos Marauders. Son carburateur est comme les chats... il n'aime pas l'eau.



mence la synchronisation. Un dernier coup de botte, il se stabilise; cinq, dix secondes passent, une éternité quand on a le pouce gauche contre le bouton de largage et l'œil rivé sur cette bombe accrochée quelques mètres plus haut qui vous nargue de son immobilité. « Bombes larguées », tous les efforts du bombardier pour modifier leur trajectoire restent maintenant soumis aux hasards des écarts probables. Un coup de flettner et « Victor » allégé reprend sa place dans le flight.

« Cinzano 2, je dégage », la phase sportive de la mission commence, une reconnaissance avec Straffing de toute activité suspecte le long de la route que nous venons de couper. Profitons du piqué pour effectuer un passage sur notre objectif et celui des chasseurs, histoire de comparer les résultats. Le navigateur arme les mitrailleuses ; quelques instants de vol à basse altitude nous conduisent dans une zone où notre présence n'est peut-être pas signalée.

LES SIX B-26 S'ENGAGENT
SUR LE TAXIWAY

Dites-moi si ça ne vous
rappelle pas Villacidro ?



La route se venge de ceux qui si souvent la dédaignent, elle cherche à nous échapper, se dissimule sous les arbres, contourne brusquement une colline, se faufile entre des parois abruptes. « Victor » doit être guidé d'une main ferme ; il ne comprend pas que l'on s'obstine à suivre un chemin alors que véhicules, charrettes, coolies semblent y avoir renoncé. De temps en temps « Objectif à X heures » annoncé par un membre de l'équipage prouve qu'il n'en est rien. Le plus souvent, c'est une paillette reliée à la route par des pistes ; garages et dépôts sont signalés ; le navigateur note la position, le mitrailleur oriente la tourelle, « Victor » revit ; une légère ressource plus un virage, l'objectif est dans le collimateur, une pression du doigt déclenche le feu des quatorze mitrailleuses. Dégagement que le mitrailleur met à profit pour ajouter sa petite rafale, et l'on recommence une autre passe. Il arrive que ça crame ; flammes ou fumées qui s'échappent, procurent à l'équipage une certaine satisfaction : un dépôt à son actif, ce n'est pas si mal.

Après avoir obliqué vers l'Ouest à Langson, voici Kep ; mitrailleuses sur sécurité, la zone ralliée est proche. Un passage pour saluer les amis du premier poste avant de mettre le cap sur la Base, mission effectuée.

Voici Cat-Bi en vue avec l'éternel panache de fumée de la cimenterie de Haiphong. Break dans 30 secondes... atterrissage en douceur. Au parking, les trappes ouvertes laissent dégringoler sur le ciment douilles et maillons avec un cliquetis de délivrance. Moteurs coupés, la « Form » (4) signée, on s'empile dans la « 402 » pour foncer au debriefing de Renard (le sympathique officier de renseignements-Base). Et dans 45 minutes « Victor », recharge à 5.000 cartouches et le ventre plein de 2 tonnes de bombes, sera prêt pour une nouvelle expédition.

(4) « Form ». Registre de contrôle technique de l'avion.



« Victor » sera bientôt prêt pour une nouvelle expédition.

Ce que vous devez savoir

TABLEAU D'AVANCEMENT

concernant les Officiers d'Active et les Officiers de Réserve
en Situation d'Activité pour l'année 1953

A. — CORPS DES OFFICIERS DE L'AIR

Cadre navigant.

Pour le grade de Colonel

MM. les Lieutenants. Colonels Lafage de Gaillard (H.L.P.A.), Delfau de Pontalba (R.J.C.)

Pour le grade de Lieutenant-Colonel

MM. les Commandants Suere G.-E., Pialat R., Gallouzeau de Villepin J.-O., Gelin C.,
Lamy J., Avenard J., Gazzano H., Lasnier-Lachaise Ch., Dussol J., Langlois R.
(Titre Ex.-Or.), Védrine P. (Titre Ex.-Or.).

Pour le grade de Commandant

MM. les Capitaines Laeumel H.-L., Lignon R.-E., Laurent J.-G., Chauchot R.-M., Robert B.,
de Geis de Guyon de Pampelonne, Pétrus J., Viala J., Rhenter R.-C. (Titre Ex.-Or.).

Pour le grade de Capitaine

MM. les Lieutenants de Beaudrap R., Georges M.

Cadre sédentaire.

Pour le grade de Capitaine

M. le Lieutenant Poilbaut P.-C.

B. — CORPS DES OFFICIERS DES BASES DE L'AIR

Pour le grade de Capitaine

M. le Lieutenant Volponi J.

C. — CORPS DES OFFICIERS MÉCANICIENS

Pour le grade de Lieutenant-Colonel

M. le Commandant Goy J.-H.

Pour le grade de Commandant

MM. les Capitaines Debas M., Botrel R.

Pour le grade de Capitaine

M. le Lieutenant Filliatre R.

D. — CORPS DES COMMISSAIRES ORDONNATEURS DE L'AIR

Pour la 2^e classe

M. le Commissaire de 3^e classe des Pommare Raoul.

VARIÉTÉS

Échos de l'A. O. F.

Une Réunion inopinée de "MARAUDERS"

Le Colonel de la Chenelière, depuis nommé général, prenant le commandement du G.M.M.T.A., avait décidé de faire le tour du propriétaire. Le 21 mars, après un voyage sans histoire, un bourdonnant Dakota du « Touraine », après un dernier saut par-dessus la Mauritanie interdite parce que « pesteuse », était venu se poser à Ouakam, puis à Thiès.

Je passe le côté militaire de la réception, quoiqu'il soit particulièrement agréable à un ancien de retrouver brusquement, au bout d'un long voyage sur le désert, les rites souvent oubliés de ses débuts dans le service. On sentait dans l'ambiance générale autre chose qu'un conformisme réglementaire et les ultimes notes des musiciens noirs venaient à peine de clore une dernière Marseillaise que la camaraderie contenue prenait sa revanche et éclatait sous ses formes habituelles. D'autant plus qu'une grosse partie du Groupe de Transport 1/63 reconnaissait dans les arrivants quelques têtes déjà vues en d'autres temps sur les terrains de Sicile ou de France, autour des « Marauders ». Car le colonel Ducray, ancien commandant du « Bretagne » et qui s'occupe maintenant du personnel à l'Administration Centrale, était aussi du voyage.

Du côté Groupe, ils seraient trop nombreux à énumérer ici. Reportez-vous plutôt à la liste qui accompagne ce P. V., vous y verrez combien le Groupe « Bretagne » a su regrouper d'anciens « Marauders ».

Aussi, l'ambiance, je n'en parle que parce qu'elle rappelle celle que nous avons vécue il y a quelques années déjà sous les ailes des B. 26, dans les poussières de Villacidro ou la neige de Bron. La même camaraderie, le même élan de chacun pour que « ça marche ».

Dans le programme minuté de la visite de la Base, il fut immédiatement prévu, au mess des sous-officiers, un « pot Marauders ».

Dans la magnifique salle du mess des sous-officiers se trouvèrent réunis, autour d'une immense table copieusement gréée de godets et de flacons, une bonne trentaine de Marauders prêts à en « écluser quelques-uns ».

Avant de déclencher les hostilités, le colonel de la Chenelière tint à dire sa joie ainsi que celle de ceux qui l'accompagnaient de retrouver toujours aussi puissante et vivace cette camaraderie et cette cohésion des mauvais jours. On passa ensuite aux choses sérieuses, godets en main. Et les souvenirs d'affluer !

Je me souviens à ce propos qu'un conteur disert parlant de « Spit », le chien du « Bretagne », qui finit doucement ses jours aux cuisines du mess,

avait promis de m'envoyer une photo de ce patriarche avec au dos son palmarès de guerre. Il est, paraît-il, impressionnant par le nombre des missions dont il témoigne. Mais le propre des conteurs n'est-il pas d'oublier aussitôt ce qu'ils disent ? En tous cas, je n'ai pas reçu la photo promise. Si je la reçois un jour, je la ferai paraître dans un prochain bulletin.

Reporter-photographe-amateur-impromptu, votre serviteur, poussé par un beau zèle, avait voulu fixer sur la gélatine pour une postérité admirative l'euphorie générale autour de cette table. Hélas ! la photo prise à l'intérieur du mess s'est traduite par un beau « noir » sur le film. Par contre, celle prise à la porte du mess est plus présentable, et une troisième est magnifique. Elle représente un retardataire qui n'avait pu s'incruster à temps dans le groupe. Quant à la dernière, il est dommage que sa clarté toute relative ne permette pas d'admirer comme il conviendrait l'air martial de l'acteur aussi bien que la tête de ceux qui l'entourent.

Anciens « Marauders », gardez toujours votre bel entrain et votre optimisme. Gardez-en un peu pour le banquet qui ne manquera pas de nous réunir comme tous les ans, avant l'été.

Voici la liste de ceux qui se trouvaient réunis à Thiès et qui envoient leurs amitiés à tous leurs camarades « Marauders » :

Colonel de la Chenelière, E.M. 11^e Brigade; Colonel Ducray, 1/63; Lieutenant-Colonel Amiot, C.R.R. 85; Capitaine Jourdan, 1/63; Capitaine Kammerer, 1/22; Capitaine Pernot, 1/63; Capitaine Calmels, 1/19; sous-lieutenant Guyonnet, 1/22; adjudant-chef Hillau, 1/22; adjudant-chef Sibe, 1/22; adjudant-chef Ducrocq, 1/22; adjudant-chef Boulais, 1/22; adjudant Amiel, 1/22; adjudant-chef Paolette, 1/19; adjudant-chef Durand, 1/19; adjudant-chef Bertrand, 1/63; adjudant-chef Laruelle, 1/63; adjudant-chef Pillore, 1/63; adjudant-chef Bellon, 1/63; sergeant-chef Jolivet, 1/63; adjudant Martin, C.R.R. 85; sergeant-chef Henri, C.R.R. 85; sergeant-chef Hugelier, C.R.R. 85; adjudant Villiot, C.R.R. 85; adjudant-chef Maurice, C.R.R. 85; adjudant Beldon, E.M. 11^e Brigade; adjudant Martinier, E.M. 11^e Brigade; adjudant Terrier, E.M. 11^e Brigade; adjudant-chef Laporte, 2/52; sergeant-chef Ducornaud, 2/52.

Lieutenant-Colonel J. A.
(un du voyage).

PAGES D'ALBUM

LES MARAUDERS EN ORANIE

Nous publions d'autre part (**La Vie de notre Association**) le compte rendu de la très belle réunion organisée en Oranie par notre camarade Georges-Emile Paul.

Voici quelques photos prises au cours du joyeux banquet qui a « illustré » cette réunion.



ASSEMBLEE DES MARAUDERS D'ORANIE

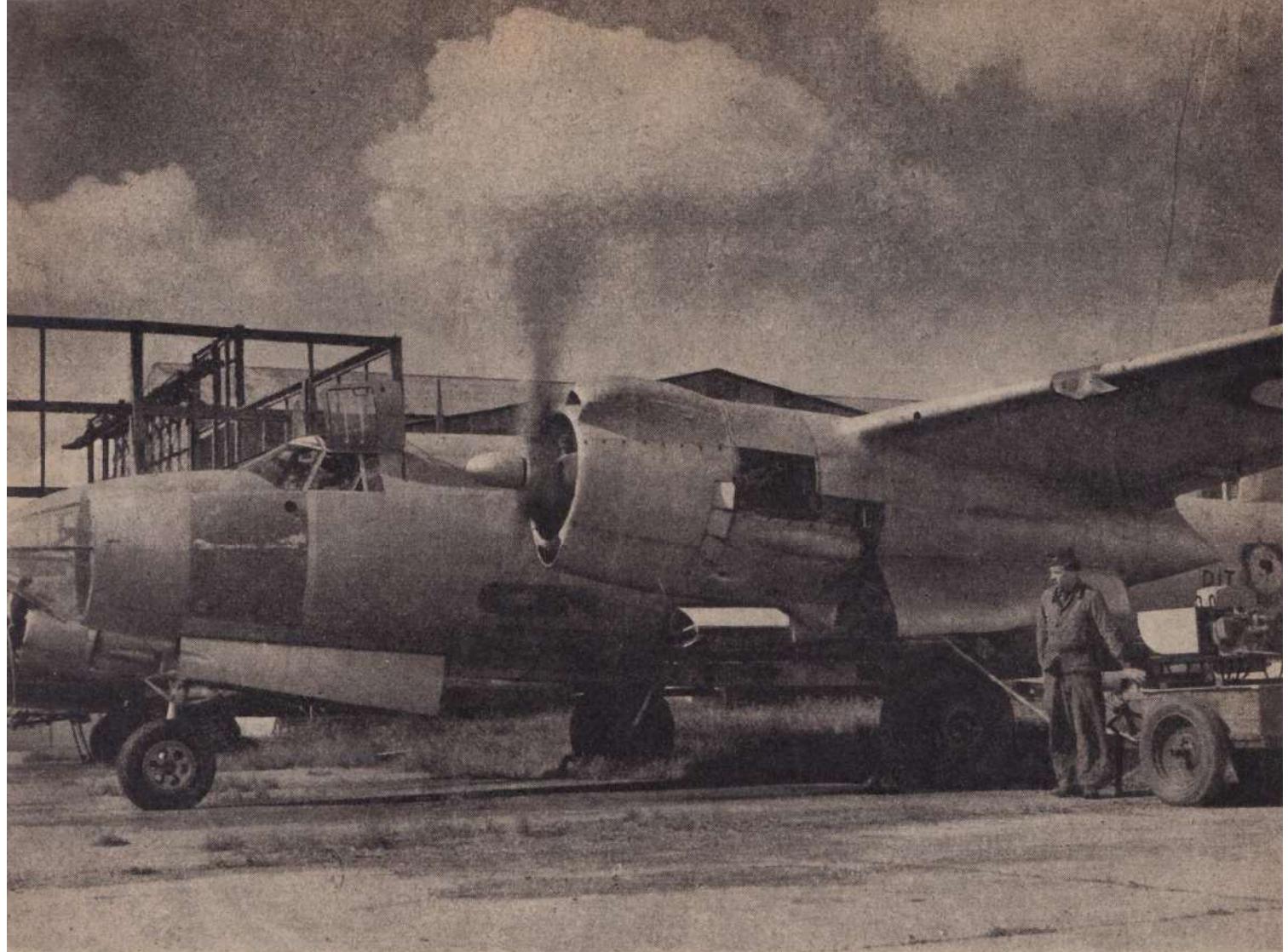
M. Georges-Emile Paul.., à l'heure des discours. On reconnaît, à sa droite, le Colonel Stoltz, commandant l'aviation à La Sénia, et Robert Cordier, vice-président de la nouvelle Section.



MARAUDERS D'ORANIE, assemblée du 11 janvier.
Le Colonel Stoltz porte un toast joyeux à la santé des Marauders d'Oranie,
à la santé de l'Amicale des Marauders.

Une belle tablée de convives. Les Marauders savent se tenir à table.





L'UTILISATION DES MARAUDERS DANS *L'ARMÉE DE L'AIR EN 1953*

■

Les vieux « Marauders » de Villacidro, Lyon, Saint-Dizier et Mengen ne sont pas tous à la ferraille ! La photographie ci-contre montre même qu'il en existe avec des moteurs qui tournent encore !

Ces avions sont actuellement utilisés à l'Ecole des Mécaniciens de Rochefort pour l'instruction du personnel spécialiste, en particulier pour les problèmes de mise en route et d'entretien.

A VIE DE NOTRE ASSOCIATION

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'Assemblée générale annuelle de l'Association « Les Marauders » aura lieu le samedi 6 juin 1953, à 19 h. 30, au Mess de la Base Aérienne N° 104, au Bourget (Seine).

ORDRE DU JOUR :

Rapport moral.

Rapport financier.

Renouvellement partiel des membres du Comité directeur.

Questions diverses.

Tous les membres adhérents de l'Association sont priés d'assister à cette réunion.

Le Président de l'Association :

Général BODET.

BANQUET ANNUEL

Voici revenue, pour rester fidèle à la tradition, l'heure de notre banquet annuel et de la joyeuse ambiance qu'il donne l'occasion de recréer.

Pour permettre à la réunion de se dérouler dans un cadre d'aviation, nous avons demandé, comme l'an dernier, au lieutenant-colonel Maury, commandant le bataillon de l'Air n° 1/104, à la base aérienne du Bourget, de nous offrir l'hospitalité au mess des officiers de son bataillon. Il a une fois de plus accédé à notre demande avec une spontanéité dont nous tenons à le remercier ici.

L'Assemblée générale précédera le banquet et approuvera les comptes rendus de gestion du Comité directeur et approuvera aussi le compte rendu financier, nous aurons toute latitude pour procéder aux agapes qui sont de mise et de tradition en pareille circonstance.

Le menu comprendra :

Hors-d'œuvre variés

Poulet

Pommes allumettes

Salade

Fromage

Pâtisserie

Vins - Champagne

Prix du banquet :

S/off. et hommes de troupe	900 fr.
Officiers	1.100 fr.

Et comme l'an dernier, nous vous disons encore :

Pour nous permettre de prendre les dispositions d'usage, nous demandons aux camarades déjà sûrs de pouvoir assister au banquet, de retourner la formule d'adhésion qu'ils trouveront dans le Bulletin, 1^{re} page, à l'adresse suivante : M. Buccaille, trésorier de l'Association « Les Marauders », 104, rue du Faubourg Saint-Honoré, Paris. Ils peuvent, s'ils le désirent, y joindre le montant de leur adhésion (compte chèques postaux Paris 6058-84).

Quant à ceux qui ne peuvent dès maintenant prendre une décision, du moins peuvent-ils, une semaine auparavant, nous prévenir de leur arrivée. Les choses en seront facilitées. Pas de resquilleurs. Mais les retardataires seront admis.

Notez donc sur vos tablettes : PARIS, LE BOURGET, le samedi 6 juin, à 20 h., le BANQUET DE L'AMITIE.

POUR SE RENDRE AU BANQUET

A l'issue de la cérémonie à l'Arc de Triomphe dont il est parlé plus loin, des

cars militaires se tiendront à l'entrée de l'avenue de la Grande Armée (place de l'Etoile, côté Rond-point défense) et assureront le transport des Marauders jusqu'au Bourget. Le retour sera assuré par les mêmes moyens.

Il est en outre possible de se rendre directement à la base aérienne du Bourget : prendre le métro jusqu'à la porte de La Villette, et là, l'autobus 152.

LES MARAUDERS RANIMERONT LA FLAMME SUR LA TOMBE DU SOLDAT INCONNU

Notre Association a été désignée pour ranimer la Flamme sur la tombe du Soldat Inconnu, le samedi 6 juin 1953, à 18 heures 30.

Nous espérons que nombreux seront les camarades qui voudront se joindre à la délégation de notre Comité directeur pour assister à cette manifestation.

Rassemblement à 18 h. à l'angle de l'avenue Georges V et de l'avenue des Champs-Elysées (en face du « Fouquets »).

A la demande du général Gelée, la musique militaire de l'Air accompagnera le défilé des Marauders jusqu'à l'Arc de Triomphe.

Chez les Marauders D'ORANIE

Nous l'avions annoncé dans notre dernier Bulletin. Notre camarade Georges-Emile PAUL avait pris l'initiative de fonder une section des Marauders en Oranie. La section est fondée, organisée et... baptisée. Voici à ce sujet quelques précisions sur cette organisation que le Président et les membres du Comité directeur des Marauders sont heureux de faire connaître à tous nos adhérents, avec le secret espoir que cette initiative en suscitera d'autres.

D'abord une lettre explicative adressée au Comité par Georges-Emile Paul :

Que je vous dise, tout d'abord, l'impression réconfortante que le promoteur de la section des Marauders d'Oranie — aujourd'hui son président — a puisé dans cette première assemblée générale de dimanche dernier à Arzew.

Je dois confesser que je m'attendais à un peu plus de monde (nous n'étions guère plus d'une vingtaine) ; à la dernière heure, la veille, une dizaine de camarades n'avaient informés ne pouvoient être au rendez-vous et notamment ceux de Kénadsa et Colomb-Béchar dans le sud oranaise.

Mais les Marauders présents furent à la hauteur et ni eux ni moi n'oublieront de sitôt les heures joyeuses passées ensemble dimanche et qui rappelèrent si franchement la camaraderie fraternelle qui a gravé dans le cœur et l'esprit de tout « Marauder » sa griffe indissoluble.

Cette première réunion m'a laissé la certitude qu'effectivement, à 8 ans de distance, les souvenirs étaient entiers et qu'ils émergeaient spontanément du brouillard dont les couvre le temps.

Et, sans doute, cette réunion ne m'aurait rien laissé de définitif si je n'avais été témoin — près de chacun de nos camarades — de ce plaisir unique d'un « Marauder » au contact d'autres « Marauders », si je n'avais senti dans l'allégresse, le rire et cette juvénile bonne humeur de tous nos compagnons, la part attractive d'un passé qui ne cessera d'avoir prise sur nous.

Le rendez-vous était fixé à 10 heures... mais Arzew est loin d'Oran. Loin d'Hammam-Bou-Hadjar aussi puisque 100 km. me séparaient du lieu de rendez-vous. Ce n'est guère qu'à midi trente que tout le monde fut rassemblé. Ce fut l'heure d'accueillir, aussi, le Colonel Stoltz, commandant la base aérienne de La Sénia, que j'avais invité, d'abord au titre de chef de l'aviation pour la province d'Oran, puis pour pallier à l'absence du Commandant Dragon, vice-président de la section des Marauders d'Oranie, prévenu trop tard de notre assemblée de dimanche et qui s'excusa — pris par d'autres obligations — de ne pouvoir être des nôtres.

Les Marauders d'Oranie se sont donnés le Colonel Stoltz pour président d'honneur. Le Colonel Stoltz n'est pas Marauder, mais bombardier lourd, ancien des groupes français en Angleterre, groupes équipés de Halifax. Bombardiers lourds et bombardiers moyens sont d'une même famille, aussi le colonel Stoltz avait-il double titre pour être notre président d'honneur.

Lors de cette réunion, il nous a témoigné beaucoup d'amitié et les Marauders

d'Oranie l'ont, en retour, définitivement adopté. Tous ont particulièrement retenu dans son allocution — en réponse au discours dont je vous donne communication sous ce pli — son appel pour une « amicale unique des bombardiers français, tant lourds que moyens ». Il mit aussi l'accent sur l'utilité profonde de tels groupements qui ravivent dans le cœur des hommes les liens d'une amitié qui, parce qu'elle est née dans les risques, dans la souffrance morale et physique, parce qu'elle est issue de la bonne et de la mauvaise part d'un effort commun, suffit à rompre les oppositions idéologiques et tous ces fronts de haine ou de mépris qui divisent actuellement les Français.

En terminant, le Colonel Stoltz nous dit toute sa joie sur son titre de président d'honneur de notre section et assura tous les « Marauders d'Oranie » d'une sollicitude qu'il rendra aussi active que possible.

Vous dire que nous nous sommes mis à table à 13 heures pour en sortir à 17 heures? Nous avions tant de choses à dire autour d'excellents plats.

Je vous adresse d'ailleurs sous ce pli quelques « menus » qui vous diront comment notre restaurateur — le Marauder Emile Placide, du 1/22 Maroc — a soigné ses compagnons. Je lui ai rendu publiquement hommage en fin de repas; il le méritait d'autant plus qu'il nous a offert « hors menu » la traditionnelle coupe de Champagne que l'épouse du Colonel Stoltz a dégustée avec nous.

Ce rendez-vous a permis à la section de s'organiser. Elle s'est, d'abord, donnée un bureau. Sa composition vous est donnée par ailleurs, et je pense que l'état-major de l'Amicale des Marauders Français l'approuvera. Nous jugerons plus tard du dynamisme des membres de ce bureau.

L'Assemblée a, ensuite, approuvé le texte d'un télégramme à l'adresse du général Gelée. Je l'ai expédié moi-même et je pense qu'il est bien parvenu aux destinataires.

Nous avons aussi, entre camarades, retrouvé les noms et adresses de quelques autres. Je vous envoie sous ce pli une première liste d'adhésions à notre section et à l'Amicale des Marauders Français. Cette liste ne sera pas unique. Il en suivra d'autres, j'en réponds.

Nous avons enfin, et surtout, pris la ferme décision d'autres réunions du même genre, mieux organisées encore et faites, autant que possible, à Oran, car c'est là le chef-lieu du département et c'est le point le plus accessible à nos camarades qui viennent de tous les points de la province. Il est certain que dimanche, à Oran, nous aurions pu rassembler davantage de monde.

Cette première réunion n'en revêt pas moins un caractère très pratique et je suis habilité à vous dire que son efficacité, pour être lente, n'en sera pas moins certaine. Le contact est renoué, des amitiés se sont ravivées... on s'est promis d'écrire aux copains... et d'être encore là les premiers la prochaine fois.

J'ai fait cependant une constatation que j'ai d'ailleurs exprimée hier, dans une lettre au Capitaine Lamy, qui est à Paris le « relai » entre vous et ceux du « Maroc 1/22 » et de la 31^e Escadre. Cette constatation est la suivante : les premiers et les plus nombreux à répondre à mon appel pour une « Section des Marauders d'Oranie » sont les anciens du one two two. Peut-être parce que la province d'Oran a fourni de gros effectifs à ce groupe? Peut-être parce que moi, qui fut le promoteur de la section, suis ancien du « Maroc 1/22 »? Peut-être parce que les anciens de ce groupe, qui furent les premiers à être incorporés au 42^e wing ont gardé de leur campagne guerrière un souvenir exceptionnellement vivant?

Je ne saurais présentement en fixer la cause exacte, mais cette constatation devait vous être faite.

Encore que j'aurais beaucoup d'autres choses à vous dire, je ne veux pas allonger démesurément cette lettre.

Je tiens, enfin, à vous remercier des nombreux bulletins que vous m'avez fait parvenir afin de faire connaître à tous nos camarades notre organes de liaison. Vous remarquerez, d'ailleurs, que tous les adhérents de notre section (ou presque) ont souscrit un abonnement au bulletin pour 1953. Je compte sur vous pour faire le nécessaire près de tous.

Et je vous prie d'agrérer, etc..

Georges-Emile PAUL,
Président de la Section
des « Marauders d'Oranie ».

Le Menu

Quant au menu du banquet, il était bien fait pour tenter les plus fins gourmets. Qu'en juge .

HORS-D'ŒUVRE ANCHOITES
JAMBON-BEURRE
BOUILLABAISSE DU PECHEUR
ROUGET DE ROCHE MAITRE D'HOTEL
POULET CHASSEUR
FONDS D'ARTICHAUTS GRAND-DUC
CŒURS DE SALADE
FROMAGES ASSORTIS
PATISSERIE DU CHEF
CORBEILLE DE FRUITS
CAFE - LIQUEURS

Vins

ROUGE ET ROSÉ
EN GRANDS CRUS REGIONAUX
BLANC D'HAMMAM-BOU-HADJAR
(Clos Louis Amat)

BANQUET DES MARAUDERS D'ORANIE

Assemblée du 11 Janvier 1953

A LA FONTAINE DES GAZELLES (Arzew)

UNE PROCLAMATION

Georges-Emile Paul a fait remettre aux adhérents participant à la réunion l'éloquent manifeste ci-dessous :

“ *Celui qui m'a suivi connaît l'empire de mes souvenirs.* ”
A. DE SAINT-EXUPERY.

Maroc 1-22

« Vous avez été et vous demeurez partie de cette communauté d'hommes, de Français qui ont - entre le 29 mars 1944 et le 7 mai 1945 - écrit l'une des plus belles pages de l'Aviation Française de Bombardement.

Bretagne 2-20

VILLACIDRO, LYON, SAINT DIZIER, MENGEN...

Gascogne 1-19

Autant de noms qui jalonnent l'histoire des MARAUDERS Français, autant de noms chers à votre mémoire, illuminés en votre souvenir.

Franche-Comté 2-52

11 JANVIER 1953...

Sénégal 2-63

MARAUDERS D'ORANIE, aujourd'hui s'ouvre à vous cette autre forme d'une fraternité toujours accrue, jamais démentie.

Bourgogne 1-32

Et, comme jadis, ailes déployées, vos groupes allaient vers le succès de leur mission, forçant ce succès pour mieux mériter leur victoire ; aujourd'hui, ailes repliées sur l'épopée à tout jamais héroïque et glorieuse, vous irez - MARAUDERS D'ORANIE - unis par l'amitié qui dicte aux hommes la voie de cette fraternité sociale et patriotique que vous illustrez ici-même, vers l'indissoluble attachement au passé de votre arme.

Ce passé qui dit, bien haut, l'avenir de la France ! ».

**DISCOURS PRONONCÉ
PAR
M. Georges-Emile PAUL**

Mon Colonel,

Chers Camarades,

Mon intention n'est pas de vous ennuyer d'un discours, non plus que de vous importuner avec une page de réminiscences littéraires que les souvenirs de chacun de vous ont déjà révélée.

Mais il est des choses qui doivent être dites.

C'est, en premier lieu, la joie et le réconfort que cette première réunion des Marauders d'Oranie apporte au promoteur de la nouvelle section.

Nous sommes, ici, un petit groupe issu des unités qui, dans l'année 1944, se sont amalgamées sur le terrain de Villacido pour former les légendaires squadrions des Marauders Français. Anciens des Groupes Maroc, Bretagne, Gascogne, Franche-Comté, Sénégal, Bourgogne, anciens, aussi, du Secteur de l'Air n° 1, nous avons, ensemble, dans une époque où il importait de montrer à nos alliés qu'avec un matériel approprié les aviateurs français pouvaient encore traduire les mérites légendaires de leur arme, ressuscité les escadrilles glorieuses du bombardement moyen qui prirent à l'autre guerre, sous les ordres du général Villemain, une part aussi courageuse qu'indiscutable à la victoire alliée.

Et nous avons, ensemble, au côté des squadrions américains du 42^e Wing, sur ces B. 26 que nous ne saurions dissocier de « notre guerre », donné de toute notre volonté la pleine mesure de courage et d'abnégation qu'exigeait le réveil des ailes françaises.

Nous avons conservé, et nous garderons, le souvenir le plus entier de cette époque car, de même qu'elle authentifie la volonté des équipages français de servir toujours et partout, elle atteste d'un témoignage éloquent entre tous : celui que nos compagnons disparus ont légué à nos groupes, légué à l'aviation française, légué à la nation.

Ceux-là sont partis pour que, sur notre route, d'indestructibles jalons signalent aux hommes, dans l'avenir, les sacrifices consentis par les Marauders Français pour rendre aux opprimés cette liberté que d'autres Marauders, que tant d'autres équipages français contribuent largement à restaurer depuis 6 ans dans les territoires indochinois.

Ceux de nos compagnons qui ne sont plus sont notre fierté. J'incline à croire que tous, ici, nous vénérerons pieusement leur mémoire et gardons d'eux le souvenir des meilleurs d'entre nous.

Et les Marauders d'Oranie qui, tous, se souviennent, saluent leur sacrifice, respectueusement, avec ferveur.

Voici donc créée notre section autour de laquelle, déjà, on a fait quelque bruit. Ses buts immédiats sont encore, sans doute, mal définis, mais notre idéal, qui ne cessera jamais d'être notre grande force morale, cette force qui s'est assise en nous au fil de nos campagnes, est tout au service de l'Aviation française.

Les Marauders d'Oranie sont, en majorité, réservistes de l'Armée de l'Air. Quelques-uns sont, à La Senia et à Colomb-Béchar, officiers ou sous-officiers d'active. J'ai reçu de la plupart une adhésion totale au programme que se tracera la section dans la ligne des statuts de l'Association. Je ne rappellerai que pour mémoire l'appel que nous adressait de Saigon, en 1947, le général Bodet, président de notre Amicale :

« Je m'adresse à vous tous, mes camarades, anciens de la XI^e brigade de bombardement et du Secteur de l'Air n° 1, à vous tous qui furent les membres efficaces de l'équipe si homogène que nous formions pendant les années glorieuses de la libération. Rappelez-vous les liens de camaraderie qui nous unissaient alors. Nées des difficultés quotidiennes, des risques, des souffrances et des joies de notre sort commun, ils constituent un précieux capital de fraternelle amitié qui doit survivre à notre dispersion. Il ne tient qu'à nous de le garder intact. L'Amicale des Marauders a été créée dans ce but. Elle a pour tâche de perpétuer le souvenir de nos morts, de resserrer tous les liens qui unissent les vivants, de participer à leurs joies ou de les aider dans la mauvaise fortune.

Après avoir eu l'honneur de vous conduire dans cette période qui marque d'une façon si profonde dans notre vie à tous, je vous demande instamment de souscrire à l'Amicale des Marauders et d'amener à elle tous les anciens avec lesquels vous pouvez être en contact. Comme autrefois, je fais appel à l'esprit Marauders qui vous animait à Telergma, Villacido, Lyon, Saint-Dizier, Mengen. Je sais que ce n'est pas en vain. Prouvez par votre geste qu'il est toujours très vivant ».

Soulignons l'actualité de cet appel du général Bodet à la naissance de notre section des Marauders d'Oranie, dont il

définit la mission et dresse le plan de travail.

Retenons, en outre, ceci : Nous avons rangé nos tenues et classé nos pièces matricules, mais nous avons gardé l'esprit de corps qui est et demeurera, en nous, l'*« esprit Marauders »*. La meilleure preuve en est cette réunion d'aujourd'hui qui n'est — comme je l'ai souligné ce matin — qu'une prise de contact des Marauders d'Oranie. Plus tard, recensés avec soin, ils composeront une section homogène et vi-

vante et dont les assemblées seront organisées, non pas à la hâte, mais avec soin afin que nous formions tous ici, dans cette belle province française qui est le fruit du travail de nos pères, la grande famille oranaise des Marauders français, dans laquelle chacun de nous trouvera appui en cas de besoin, dans laquelle nous trouverons tous ce havre familial où nous ne cesserons d'œuvrer pour le bien de l'Aviation française et pour la grandeur de la France.

Télégramme au Général BODET

A l'issue du banquet, le télégramme suivant a été adressé à notre Président, le Général Bodet :

LES MARAUDERS D'ORANIE REUNIS 11 JANVIER ADRESSENT AU GENERAL BODET ET SON ÉTAT-MAJOR AMICALE MARAUDERS LE TÉMOIGNAGE DE LEUR FIDÈLE ATTACHEMENT A IDÉAL ASSOCIATION ET EXPRIMENT LEUR FIERTÉ SUR GRANDE ŒUVRE DE RÉNOVATION ARMÉE AIR. - GEORGES-EMILE PAUL, PRÉSIDENT SECTION MARAUDERS D'ORANIE, HAMMAM-BOU-HADJAR.

LE BUREAU

A l'issue de la réunion provoquée par notre camarade Georges-Emile Paul, le bureau de la Section des « Marauders » d'Oranie a été constitué de la façon suivante :

Président d'honneur :

Colonel STOLTZ,

Commandant la B. A. de La Sénia.

Président actif :

M. Georges-Emile PAUL (1/22).

Vice-Président :

MM. André MARCHAL (1/19).

Commandant DRAGON (2/63).

Sous-Lt HAUDRICOURT (1/22).
Robert CORDIER (1/22).

Secrétaire :

M. Joseph DEHARO (1/22).

Trésorier :

M. Pascal AMOROS (1/22 et 31^e Esc.)

Trésorier adjoint :

M. André MACIA (Secteur Air 1).

Siège de la Section : HAMMAM.BOU.HADJAR (Oran-Algérie).

UNE AMICALE REUNION A SALON-DE-PROVENCE

Le 22 décembre décembre 1952, à Salon-de-Provence, a eu lieu le repas maintenant traditionnel et annuel des anciens « Marauders » de la Base-Ecole de l'Air de Salon.

Ce repas a eu lieu sous la présidence effective du Colonel de Maricourt, commandant l'Ecole de l'Air.

Après avoir liquidé au bar quelques pastis (comme il se doit), le repas, toujours impeccable dans cette « Auberge Provençale » de Salon, se termina dans une ambiance bien « Marauders ».

Au champagne, les chansons et les histoires (vieilles bientôt depuis huit ans), mais toujours nouvelles, terminèrent gaiement cette soirée, et quand les derniers partirent, le jour se levait presque !

Etaient présents : Colonel de Maricourt, Capitaines Patanchon, Tréguer, Dubois, Caire (venu d'Aix), l'Aumônier Preud'homme, M. Archimbault (ex Lieutenant), M. Albignac (ex Lieutenant), Sous-Lieutenants Soupa, Fallandry et Marty, Adjudants-Chefs Castagnier, Miralles, Ricard, Jacquet, Roux, Adjudants Donzel, Carbonnel, Séguy, Deloge.

GASCONS ET SENEGALAIS

Janvier 1953

Janvier 1945

Tous nos camarades « Marauder », et plus encore les anciens du Groupe Sénégal, se souviennent de la magnifique expédition solitaire du Commandant Michaud sur le Pont de Neuf-Brisach, de sinistre mémoire. Huit ans plus tard, en Indochine, le Groupement aérien tactique du Centre monte une petite opération contre un réseau hydraulique — quatre ouvrages à détruire, dont le principal est un barrage-écluse de 25 mètres de long et 10 m. d'épaisseur à la base.— L'objectif est solidement protégé : matelas de rondins en fascines et 10 postes de D.C.A. légère. Météo lamentable.

Deux B. 26 « sulfatent » la D.C.A. avec des 500 livres V. T. Cinq autres, commandant de groupe en tête, attaquent à la chaîne, en vol rasant, entre les deux rangées de postes de D.C.A.

A bout portant, si l'on peut dire, 20 bombes de 1.000 livres, fusées retard, sont lancées : 14 vont dans le « ventre » du barrage, faisant de part en part une brèche de 15 mètres.

Les autres objectifs subissent un sort identique. L'un d'eux, « vannes métalliques à l'entrée d'un tunnel », est pulvérisé par l'action d'un seul B. 26 lançant 2 bombes dont une au but. (Cap. Khenter).

L'opération « ouragan » organisée et ordonnée par le Lieutenant-Colonel Rouzaud, commandant le G.A.T. A.C., a été exécutée par le Commandant Héliot (et ses boys du GB 1/19), tous deux anciens du GB 2/63.

On semble avoir de la suite dans les idées chez les Sénégalais.

Colonel Michaud, nous avons pensé à vous ce jour là.

CHEZ NOS AMIS DE LA REGION LYONNAISE

Le très vivant *Bulletin de l'Amicale des Anciens de l'Aviation de la*

région lyonnaise a publié une très intéressante étude sur les « Marauders » dont voici la conclusion :

Novembre 1952

La fin des MARAUDERS et leur résurrection

La 11^e Brigade a cessé d'exister, les deux groupes restant, le « Bretagne » et le « Franche-Comté », sont voués aux pacifiques missions de transport. On a découvert que le B26, très rapide et emportant dans sa soute à bombes nombre de passagers, peut aider aux liaisons avec la France d'outre-mer. Mais hélas, la pénurie des pièces de rechange, les cellules et moteurs exténués doivent bientôt être remplacés. Le Franche-Comté passe sur JU 52. Mais bientôt la situation internationale et les besoins de la guerre en Indochine font que le Gascogne renait, il est équipé de matériel neuf B 26. En réalité, c'est l'ancien A 26 « Invader » qui prend son appellation. Cet appareil est très voisin de l'ancien B 26 comme allure mais en plus fin, moins arrondi, il comporte un équipage restreint. Il est apte aux missions de bombardement et surtout de « Straffing », ce qui le fit adopter pour l'Indochine où il apporte un appui direct aux troupes terrestres engagées et effectue des bombardements lointains. C'est sur un de ces appareils que le général Hatmann, ancien Commandant du 1^{er} C.A.F., disparut, abattu par la D.C.A. le 28 mai 1951; il était le commandant de l'aviation en Indochine.

Reconstitué le 1^{er} janvier 1951 avec de nombreux anciens « Marauders », le Gascogne totalise au 31 mai de la même année 2.278 heures de vol, 1.067 sorties d'opérations, 1.066 tonnes de bombes larguées et 770.695 cartouches de 12,7 tirées.

De nouveaux fleurons que les nouveaux conquièrent unissent les anciens et les nouveaux dans la grande famille des Marauders.

**

L'Association Amicale des Anciens de la 11^e Brigade de Bombardement et du Secteur de l'Air n° 1 « Les Marauders », siège social 122, avenue Malesherbes, Paris (17^e), Etablissements Chiris, rassemble tous les Anciens des Marauders sous la présidence de M. le Général Bodet.

H. B., ancien de l'E.M.

— Nous remercions nos camarades lyonnais de cet éloquent hommage rendu aux anciens Marauders.

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 Canepas, 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 : Lieut.-Colonel Amiot, Service du Matériel de l'Armée de l'Air, 26, boulevard Victor, Paris.

Pour l'Etat-Major de la B.B.M. 11 : au Lt-Col. David, C.P.O.M., caserne des Petites-Ecuries, Versailles (S.-et-O.).

De l'ex-Adjudant C.-J. Rousguisto, 18, rue Gambetta, n° Caveau-Pépé », Vence (Alpes-Maritimes) :

En transmettant mes vœux pour l'année 1953 à tous mes camarades du Groupe Bourgogne et à tous les « Marauders » en général, je vous signale mon changement d'adresse (ci-dessus) et vous joins un chèque pour régulariser ma cotisation 1953 et l'abonnement au bulletin trimestriel.

Mon camarade ex-mitrailleur 2^e Esc. Bourgogne, Jean Simon, actuellement à la B.E.A., aéroport de Nice

le Var, se joint à moi pour adresser son souvenir immortel aux gars du Bourgogne 1/32 et nous les prions de passer nous voir à l'occasion d'un passage sur la Côte d'Azur.

Veuillez croire, Monsieur le Trésorier, à l'assurance de ma haute considération.

P. S. — Je serai particulièrement heureux de pouvoir trinquer à la santé, dans mon caveau-provençal de la rue Gambetta, à Vence (A.-M.), avec tous Marauders se trouvant de passage, et se rappeler quelques instants des bons et mauvais moments de Villacidro à Mengen. Cordiale poignée de mains, particulière aux camarades de l'équipage « Chablis » N° 64 : Colonel Bouyet, Lt Souleau, Lt Tourteau, Cap. Py, Lt Triana, Sgt Gadéa, Ad.-chef Ellisalt, Sgt-ch. Bousquet, Sgt Plautelin.

P. S. — Je vous signale que j'ai été l'objet de l'attribution de la médaille militaire. Ext. J. O. N° 30 du 3-2-52, page 1474.

Nous regrettons beaucoup, Simon et moi, d'être trop isolés dans ce coin de France, mais ne pouvant assister au banquet annuel, nous vous prions de nous en excuser.

De l'adjudant-chef Pierre Robin, dispensaire de Caulnes (Côtes-du-Nord) :

Je ne voudrais pas laisser passer ce Nouvel An sans envoyer à notre Président et à tous (surtout aux anciens Franc-Comtois) mes vœux les plus respectueux et les meilleurs pour 1953. Que cette année qui se lève soit pour chacun de vous pleine de joie et de bonheur, que vos désirs soient réalisés dans toute la mesure du possible.

Au cours de 1952 je n'ai guère vu d'anciens du G.B.M. 2/52 :

A.C. Derrieu est au S.M.T.E.

A.C. Bonnet a quitté Rochefort pour Cazaux. Voici son adresse : Vil-

la Gleustraé, allée Brémontin, Arcachon (Gironde).

S.C. Langlais qui, après avoir tâté du civil six ans, est maintenant gendarme dans le Midi (Aix ou Orange).

A.C. Kersalio, du Bretagne, toujours à Rennes.

A.C. Chauvelot, de même.

Et je crois que c'est tout.

Amitiés et bons vœux au Capitaine (j'espère) Saint-Michel, au Lieutenant ou Capitaine Nicolas (où est Béni-Ounif et son jambon marocain fumé cuit sur une boîte d'essence), Jacquet (mécano) à qui je demande l'adresse de fabrication de l'aspirateur type B. 26, monté avec une booster pump, et Jacquet (plumitif pris non au sens péjoratif mais terme d'amitié opposé à mécano) que je remercie beaucoup pour son tableau sur l'organisation de l'A. de l'Air qui a fait le bonheur des candidats au C.A.S. de la base de Caen en 1951 et 1952.

A nouveau mes vœux les meilleurs et respectueux à notre Président et à tous mes camarades; enfin au plaisir de vous revoir à la prochaine réunion Marauders en 1953.

De Roger Givaudan (pour les amis du Bretagne : Popeye) :

Vous allez être tout d'abord très surpris de recevoir cette lettre avec en-tête d'une coopérative vinicole, mais je vous en donne aussitôt l'explication. Veuillez trouver d'abord ma cotisation pour la nouvelle année sous forme de chèque..

Je viens d'autre part, par la présente, vous signaler mon changement de domicile qui est le suivant : Roger F. Givaudan, comptable, Cave des Vignerons, Le Rasteau (Vaucluse).

En effet, depuis six mois environ, me voilà comptable à la Cave des Vignerons de Rasteau, réputée sur le plan vinicole par ses vins doux naturels d'apéritifs et ses crus d'appellation contrôlée « Côtes du Rhône ». Je suis toujours très heureux de recevoir mon bulletin des Marauders dans lequel je retrouve l'am-

biance de mes deux anciens groupes, le Maroc et le Bretagne. Je reste cependant en contact avec quelques anciens de la B.B.M. 11, à savoir l'adj. Mercury Antoine, actuellement à Orange, base de Caritat; les trois Orangeois Taillefer, Roux et Perret; le lieutenant Boutry Etienne, en instance d'affectation à Bourges et enfin mon beau-frère Thiébaut Etienne, retour de la colonie, et qui est actuellement à Villacoublay.

Si au cours de leur déplacement quelques Marauders étaient de passage dans le coin, ils me feraient un grand plaisir de venir vider un pot en ma compagnie. *Je connais certains tonneaux...*

NOTRE LIVRET DE FAMILLE

Ont fait une heureuse et joyeuse entrée dans notre famille :

— MICHEL-ANTOINE-GEORGES (Capitaine et Mme Joffre DURAND, 1 bis, rue Colbert, Nîmes).

— VÉRONIQUE (M. et Mme Fernand TELMON, Air-France, Dakar).

— MARIE-CHANTAL (le Capitaine et Mme Michel RENAULT, 7, cité de l'Air, Cognac (Charente)).

— VINCENT-PIERRE-GABRIEL (M. et Mme Pierre MONGINET, 45, rue de Campniac, Périgueux).

— BRIGITTE-AGNÈS-MARIE (M. et Mme Jean POULARD, Wassy (Haute-Marne)).

— NICOLE (M. et Mme Roger BOUGARD, secteur postal 99113, BPM 510 B).

— THIERRY (M. et Mme Jacques MÉLINE, 25 bis, rue Jasmin, Paris-16^e).

— DENIS-HIPPOLYTE (M. et Mme Michel GRANDJEAN, 24, rue Victor-Hugo, St-Denis-en-Bugey (Ain)).

— ODILE (M. et Mme Henri PABOT, 35, rue St-Didier, Paris).

Toutes nos plus sincères félicitations aux heureux parents et nos vœux de prospérité aux jeunes enfants.

DEUILS

Nous avons appris avec regret la mort du Colonel en retraite Emile VOINIER, survenue à Nancy le 17 mars dernier.

Nous adressons à son fils, notre camarade Paul Voinier et à sa famille, l'expression de nos condoléances attristées.

— Le Capitaine GUYOT (Groupe de transport 2/61 « Maine », le Bourget, nous faire part de la mort de l'adjudant GASTOU, un ancien du « Bretagne ».

L'adjudant Gastou se trouvait en qualité de passager dans le Beechcraft qui s'est écrasé au décollage de Tegel (Berlin), le 17 février 1953.

Nous adressons à la famille de l'adjudant Gastou, si douloureusement éprouvée, l'expression de nos condoléances émues.

COTISATIONS

Sachez qu'à partir du 1^{er} janvier 1953, vous êtes TOUS redevables de votre cotisation. Un renouvellement que vous allez vous empresso 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 (au 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 !

CHANGEMENTS D'ADRESSES

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 ».

Donc, si vous changez d'adresse, avisez-nous sans retard. Tout le monde y aura son compte : vous qui recevez 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.

ENVOIS DE BULLETINS

DEJA PARUS

De nombreux adhérents nous demandent fréquemment de leur faire l'envoi d'un bulletin paru, et qu'ils n'ont pas reçu, souvent d'ailleurs parce qu'ils ont omis de nous signaler en temps voulu leur changement d'adresse.

Tous les adhérents inscrits reçoivent le bulletin. Le service des envois est très régulièrement et très scrupuleusement assuré par les soins de l'imprimerie. Comme notre tirage se limite presque exactement au nombre d'adhérents inscrits, il nous est difficile de satisfaire des demandes d'envois supplémentaires, qui se chiffrent pour chaque numéro par centaines. Nous ne nous réservons, par mesure d'économie, qu'une marge de 25 exemplaires. Ces 25 exemplaires distribués, il nous est impossible de donner satisfaction aux demandes qui excèdent ce chiffre. Quant aux premiers exemplaires du Bulletin (N°s 1, 2, 3 et 4) ils sont depuis longtemps épuisés. Inutile donc d'envoyer des demandes d'envois pour ces numéros.

ADHÉSIONS NOUVELLES

depuis le 1^{er} Décembre 1952

ALDECUERRE Mrcel, 3, rue Daru Beymouth, Mostaganem (Oran).
AMAROS Pascal, 2, rue Carnot, St-Denis du Sig (Oran).
BERTE Armand, propriétaire, à Tenezéra (Oran).
BOUCIF BEN AMAR, chez M. Norbert Navarro, Hammam Bou Hdajar (Oran)
BRETREAU Raymond, 32, rue du Vercors, Athis-Mons (S.-et-O.).
CARDONA Georges, Avenue de la République, Hammambouhadjar (Oran).
CATHALA Eugène, propriétaire, Trois Marabouts (Oran).
CHAPUIS René, instituteur, Bou-Tlelis (Oran).
CHARLIER Paul (Capitaine), B. A 12, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
COHEN Simon, 23, rue Pasteur, Ain-Témouchent (Oran).
CORDIER Robert, optique-photo, 31, Boulevard Georges-Clemenceau (Oran).
DEHARO Georges, XI, rue Cuvier, Saint-Denis du Sig (Oran).
HERARD Georges, 35, rue Alexandre-Dumas, Oran-Gambetta.
HAUDRICOURT Robert (Sous-Lieutenant), 29, Rueil-Mougar (Oran).
LEMOINE Pierre (Sergent-Chef), secteur postal 50.665-B, T. O. E..
LEOPOLD Fernand, Directeur de la Cave Coopérative, Bosquet (Oran).
MACIA André, 5, rue du Docteur Servières, Aïn-Témouchent (Oran).
MARCHAL André, Compagnie des dragages, Châlet D. L. M., Mers-El-Kebir (Oran).
MARTINEZ René, 18, rue Bruat (Oran).
MICHELETTI Maurice (Adjudant), Base aérienne, Colomb-Béchar (Sud Oranais).
MORALES Joseph, Place Gambetta, Aïn-Témouchent (Oran).
NAVARRO Norbert, rue du Marché, Hammambouhadjar (Oran).
PASTOR Adolphe, 18, rue Thiers, Oran.
PLACINE Emile, Restaurateur, La Fontaine des Gazelles, par Arzen (Oran).
POISOT Georges, 17, rue Parmentier, Oran.
PUIG Jules, 91 bis, rue du Général-Leclerc, Oran.
RICCIO Dominique, Compagnie Algérienne, rue d'Alsace-Lorraine, Oran.
RODRIGUEZ Fernand, rue Abel, Hammambouhadjar (Oran).
RODRIGUEZ Jean, Instituteur, Maoussa (Oran).
SORIANO Lucien, Caisse régionale, Aïn-Témouchent (Oran).
TRAVERSO André, 47, rue Guynemer, Perregaux (Oran).
URSCH Irénée, propriétaire, Maoussa (Oran).
VELASCO Albert, rue de la Paix, Hammambouhadjar (Oran).
YDOUX Neuri, Secteur Postal 99037 (Link Trainer). BPM 523 A.

CHANGEMENTS D'ADRESSE

AMIOT Jean (Lt-Col.). G.M.T.A. 35, rue de St-Didier, Paris XVI^e.
ANCELIN Roger, C.T. Z.O.A. 202. Villa Menier, Aix-en-Provence (B.-du-R.).
AUDIBERT Jean. (S.-Chef). E.C.T.A. 1/72. Plappeville (Moselle).
BACHETTA Georges. (Capitaine). Sect. postal 50.665. T.O.E.
BLAISE Maurice. Secteur Postal. 99.018. T.O.E.
BENOISTON Henri. (Capitaine). Base aérienne 147. Oran-la-Jenia.
BERNARD André. (Adj.-Chef). B.E.E. -- O.A.A. Salon-de-Provence (B.-du-R.).
BOCAIS André. (Adjudant-Chef). Secteur Postal 64.515. T.O.E.
BORDENET Paul. (Adjudant-Chef). G.C.T.A. Caserne Reymond. Metz (Moselle).
BOTUHA René (Sergent-Chef, rue Henri Jumclais, Vannes (Morbihan).
CHATAGNIER Marcel (Adjudant, 64, rue d'Illiers, Orléans (Loiret).
COUSSON Georges (Capitaine), 29, rue Fénelon, Le Havre (S.-Inf.).
DANTEN J. (Adjudant-Chef). C.A.T.A. S.A. Rabat-Ville (Maroc).
DAVID Marius (Colonel). E.M. Forces aériennes alliées centre Europe. Camp Guynemer, Fontainebleau (S.-et-O.).
DESEINE Maurice (Lieutenant), Secteur Postal 50.665. T.O.E.
DHAINNE Marcel, 40, rue de la Berre, Enghien-les-Bains (S.-et-O.).
DOUILLET Henri (Adjudant-Chef). B.A. 701. Salon-de-Provence (B.-du-R.).
DUCRAY. (Colonel). Service du personnel de l'armée de l'Air. Ministère de l'Air, 26, Bd Victor. Paris.
GIROD Gaston (Capitaine), 11, avenue du Général de Gaulle, Si-Sever (Landes).
GIVAUDAN Roger, Cave des Vignerons, Le Basteau (Vaucluse).

GRANDJEAN Michel, 24, rue Victor-Hugo, St-Denis-en-Bugey (Ain).
GRILLOT René (Adjudant-Chef). Secteur Postal 61.552. T.O.E.
GUIDA Pierre (Adjudant-Chef), 12, rue Jean Dondier, cité Valentine, Longvic (C.-du-N.).
HARDY René (Sergent-Chef), 28, rue Charles-Martel, Nîmes (Gard).
HUGOT Paul (Adjudant), B.P. 3019 E. Dakar (Sénégal).
HUSSET Pierre (Lieutenant), 51, rue du Faubourg Guillaume. Chartres (E.-et-L.).
HOUTMANN Aoger (Adjudant-chef), C.E.R.O 307. B.A. Essey-les-Nancy (M.-et-M.).
JOLIVEAU André, E.M. 3, 1^{re} L.G.I. Secteur Postal 50.780. B.P.M. 515.
JOSSE Raymond (Capitaine), 10, rue Fontaine, Etrecny (S.-et-O.).
LAGUILLAUME Adrien, 31, rue Marcelle Henry, Athis-Mons (S.-et-Oise).
MARECHAL Marcel (Adjudant-Chef). Boîte postale 225. Thiès (Sénégal A.O.F.).
MARTINET Charles. Campagne-sur-Aude (Aude).
MAURICE Gabriel, (Adjudant-Chef). Boîte postale 225. Thiès (Sénégal) A.O.F.
MICHEL Maurice (Capitaine), 24 bis, rue de Noailles, Versailles (S.-et-O.).
MONTBAZET René (Adjudant). C.E.V. Brétigny-s-Orge. S.-et-O.).
PAGES Pierre (Capitaine). 2^e D.A. 903. Alger.
POMMARE (de) Paul (Commandant). Commissariat Petites Ecuries. Versailles (S.-et-O.).
QUIGNON Georges (Adj.-chef). Service matériel B.A. 1/107 Villacoublay (S.-et-O.).
RAFAT Henri (Commandant). E.M. Air A.O.F. Dakar.
RENAULT Francis, 26, rue Paul-Aubert, Lyon (Rhône).
ROQUE Jean (Capitaine). Secteur Postal 50.665. T.O.E.
ROUSCUISTO Jean, 18, rue Gambetta, Caveau Pepé, Vence (Alpes-Maritimes).
SABRIA Joachim (Lieutenant). B.A. Blida (Alger).
SIMONNET André. 2, D.A. 902. Aix-en-Provence (B.-du-R.).
STEINER Eugène (Adjudant-chef). Secteur postal 50.665 T.O.E.
TUAL Yves. B.A. 119. Pau (Basses-Pyrénées).
VATIOTIENNE Paul, 7, rue Arthur Dalidet, Maisons-Alfort (Seine).
VOURLAT Albert (Sergent-chef). Secteur postal 99.135. B.P.M. 523 A.
ZIMMERMANN Hubert (Adjudant), « Les Barraques », par La Fare (Hautes-Alpes).

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

Maroc 1/22



Sénégal 2/63



Franche-Comté 2/52



Gascogne 1/19



Bourgogne 1/32



Bretagne 2/20

