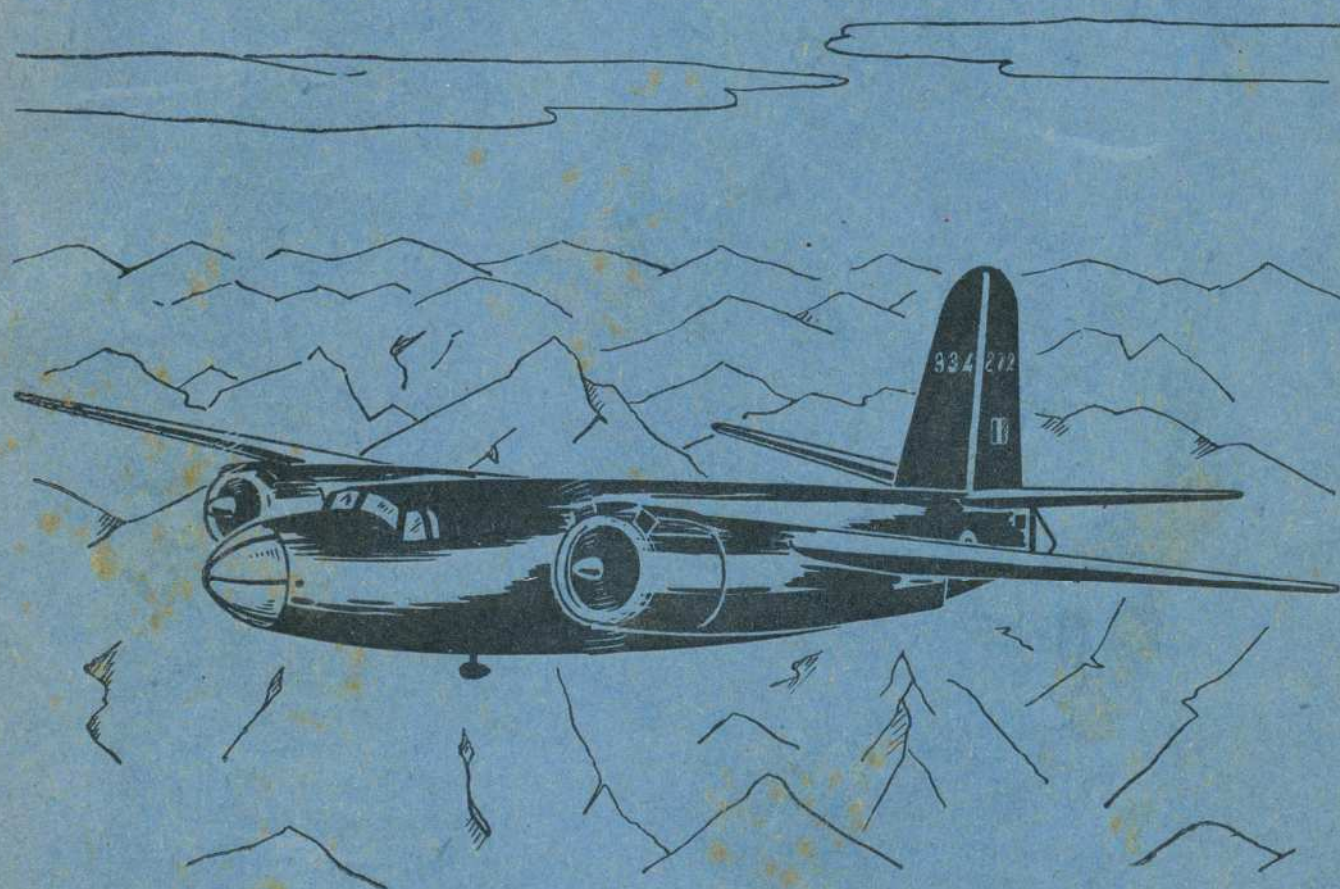


# MARAUDERS



122, BOUL. MALESHERBES  
SIÈGE SOCIAL - 9 AVENUE MONTAIGNE - PARIS 8<sup>e</sup>



# " LES MARAUDERS "

Association Amicale des Anciens  
de la II<sup>e</sup> 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 (8<sup>e</sup>)**

**BULLETIN N° 6 - Avril 1949**

## Sommaire

	Pages
G <sup>ral</sup> GELÉE - Villacidro - 12 Août 1944....	1
G. COURTIN - Bombardement de la Spezzia	3
Ce que vous devez savoir.....	11
VARIÉTÉS - Ripailles et banquets.....	19
Histoires sans paroles... ..	20
LA VIE DE NOTRE ASSOCIATION	
Assemblée Générale .....	22
Nouveau Comité Directeur.....	24
ENTR'AIDE .....	25
ENTRE NOUS.....	26
Adhésions nouvelles .....	27

### COMITÉ DE DIRECTION

Président :  
Général BODET.


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

Secrétaire général :  
M. de la BAUME.

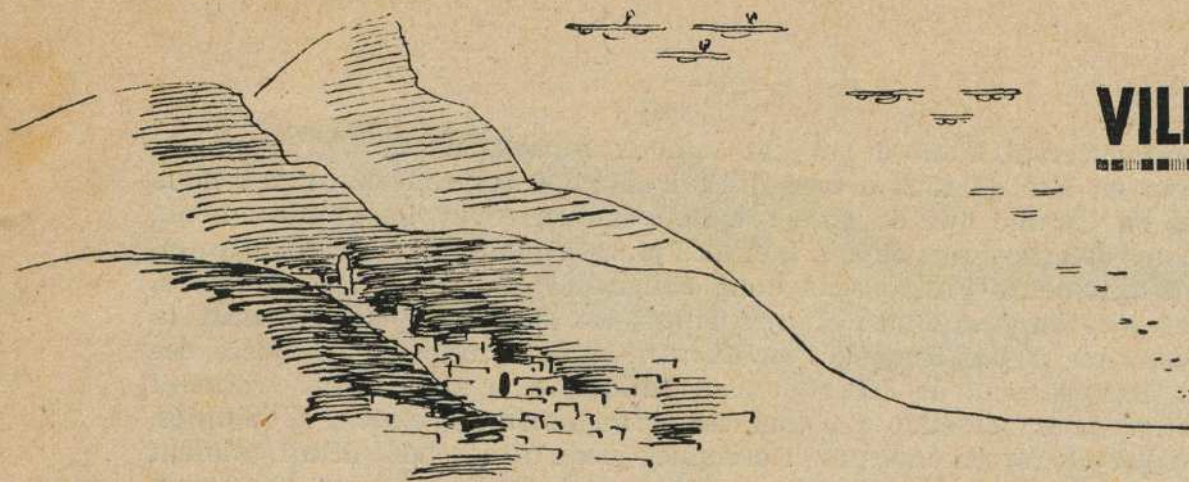
Trésorier :  
M. BUCCAILLE.

Membres :  
Colonel DAVID.  
Capitaine CANEPA.  
Capitaine SAUVANET.  
Adjud.-chef PALLIER.  
Adjud. PERHIRIN.  
M. Jacques JOREAU.



Adresser  
chèques et cotisations au  
**TRÉSORIER de l'ASSOCIATION**  
104, Rue du Faub. St-Honoré  
**PARIS-8<sup>e</sup>**  
  
Compte Chèques Postaux :  
PARIS 6058-84





# VILLACIDRO

12 Août 1944



12 Août 1944. — 2 heures de l'après-midi ; les missions sont rentrées de bonne heure aujourd'hui et les Maraudeurs ont repris leur place habituelle ne troublant plus du bruit de leur moteur la quiétude de la plaine. Accablé par la chaleur du jour, chacun aspire à quelques instants de repos; les conversations s'arrêtent peu à peu et les télétypes eux-mêmes, ces éternels bavards qui tapotent ordres et compte rendus semblent s'engourdir dans la torpeur générale. Pas pour longtemps, toutefois ! Leurs moteurs se sont remis à

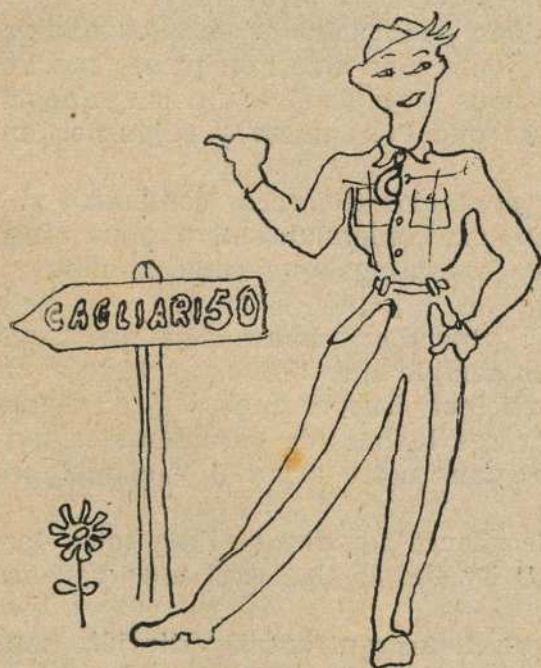
tourner et un timbre impératif appelle leurs servants auprès d'eux. C'est une communication de la Wing pour les escadres de maraudeurs de Sardaigne. En termes brefs et condensés, le message convoque pour 15 heures, les commandants d'escadres et les chefs de « l'Intelligence ».

3/4 d'heure de route poussiéreuse et la Jeep nous dépose à Cagliari. Introduits dans une vaste salle ornée pour la circonstance de cartes, de graphiques et de tableaux, nous sommes réunis là, une quinzaine d'officiers américains et les deux représentants français des unités qui portent nos cocardes.

C'est le Général Canonne qui doit présider la séance. Il arrive bientôt, entouré de plusieurs officiers de son état-major et de représentants des armées de terre et de mer. Dès le début, il annonce qu'il va nous mettre au courant des dispositions prises pour le prochain débarquement du Sud-Est.

Certes, ce débarquement n'est pas pour nous une surprise, nous l'espérions, nous l'attendions de longue date et depuis le 6 Juin, nous suivions avec l'attention et l'anxiété que l'on devine les progrès des opérations menées en Normandie par les troupes venues d'Angleterre. Mais en apprenant que ce débarquement auquel nous allions participer était prêt à se réaliser, nous sentions notre cœur se serrer, ne pouvant méconnaître les destructions et les nouvelles ruines qu'il allait amonceler sur le sol de la France.

Lentement, sans arrêt, presque mécaniquement, les Officiers de l'Armée de Terre, de l'Armée de Mer et de l'Aviation nous exposent, les uns après les autres, les dispositions prises pour l'opération.





Ils commencèrent d'abord par ces fameux renseignements sur l'ennemi qui viennent en tête de tous ordres militaires. Pour ces considérations, nous ne faisons en somme que de passer à nouveau en revue les emplacements des différentes défenses que, depuis bien des jours, nous avons à combattre et, si des renseignements plus précis nous étaient donnés de temps en temps, nous étions trop baignés dans le sujet depuis des semaines pour ressentir la moindre émotion. Mais, lorsque l'on en vint à la description complète des opérations prévues pour le débarquement lui-même, il nous fallut vraiment faire un effort pour admettre que tous ces arrangements si précis, si minutés, mettant en jeu des forces énormes et ordonnés jusqu'au moindre détail, allaient se réaliser et n'étaient pas seulement le support de l'un de ces nombreux exercices en salle que nous avons eu à suivre, à préparer et à organiser au cours de notre carrière.

C'était donc vrai, tel groupe, telle unité débarquée le jour « J » devait se trouver quelques temps après à tel endroit bien précis pendant que les terrains remis en état permettraient de recevoir quelques heures à peine après l'heure « H » les avions nécessaires pour guider et aider la progression des troupes. Au passage, on notait le programme d'un groupe français de connaissance, comprenant que ce serait tel d'entre nous tous, aviateurs français, qui allait être le premier à fouler à nouveau le sol de France pendant qu'à quelques kilomètres en avant de lui, la bataille terrestre ferait rage.

Pour nous, bombardiers, nous ne ferions pas partie de cette première vague. Il fallait attendre une quinzaine de jours pour que l'on puisse mettre à notre disposition des terrains capables de nous recevoir et ayant par rapport aux lignes prévues, le recul suffisant pour que l'on puisse y séjourner en toute sécurité.

De la manœuvre d'ensemble qui nous était exposée, on se demandait s'il fallait plus admirer la conception militaire ou l'ordonnancement pour ainsi dire mécanique et industriel de toutes les opérations que cette manœuvre entraînait...

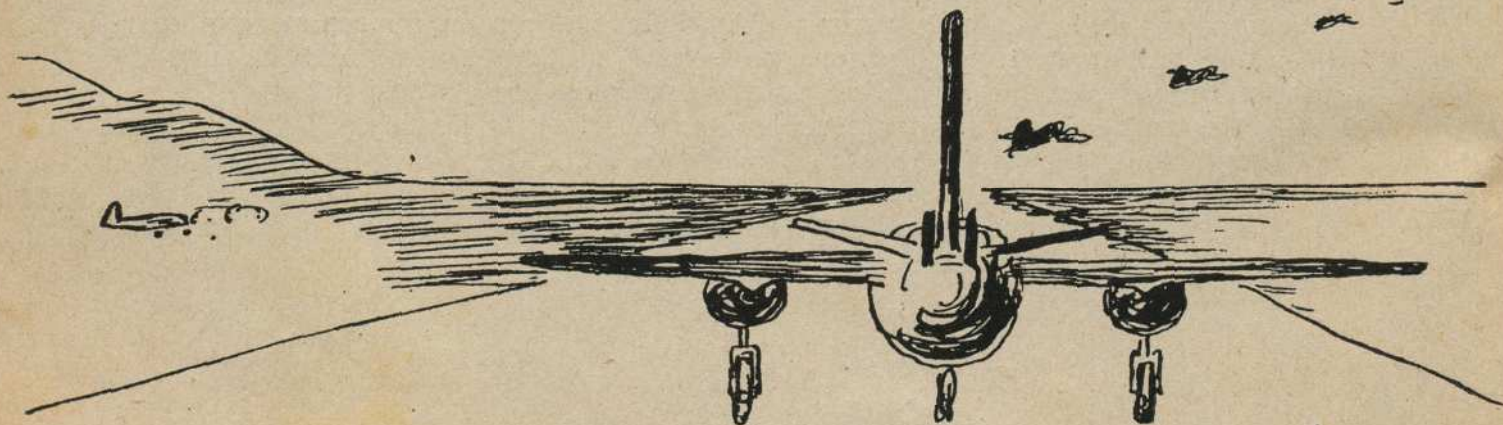
Les minutes s'ajoutent aux minutes : plus d'une heure déjà que nous sommes réunis dans cette salle et il nous semble que l'on nous expose un beau rêve auquel nous serons admis à participer. Encore quelques renseignements sur les opérations de diversion, sur ces lâchers de parachutistes fantômes, de Siki, comme nous les appelions dans notre argot il y a quelques années, et c'est terminé.

Le Général Canonne se lève et dans le silence complet de l'auditoire, termine par ces simples mots : « D'day will be by the 15 th... And now you are grounded, till hat dap... ».

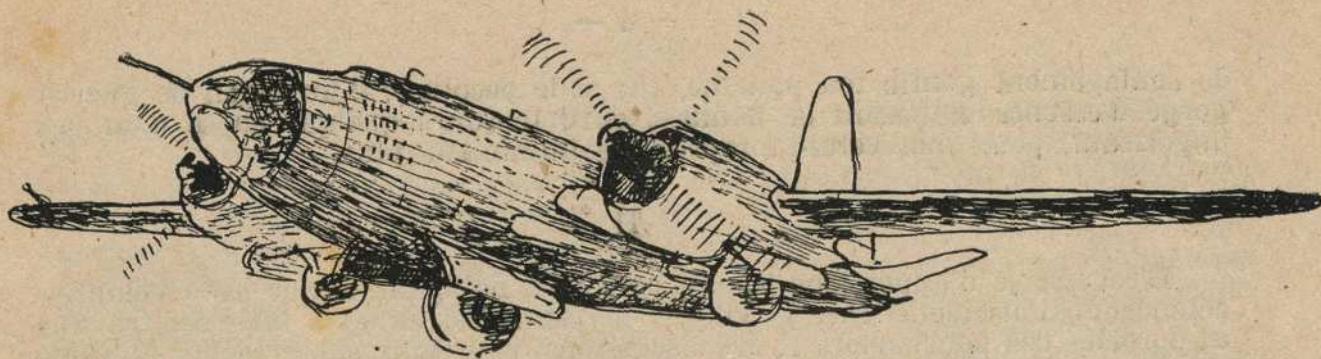
Comme porteurs d'un message mystique, nous rentrons à Villacidro sans échanger une parole. Nous sommes cloués au sol pour trois jours. Que vienne vite ce 15 Août qui nous permettra enfin de compter les heures qui nous séparent encore de notre retour sur le sol de France.

GÉNÉRAL GELEE.

(Illustrations de Camille Saint Calbre)







# BOMBARDEMENT

## de la Spezzia

(1<sup>er</sup> Juillet 1944)

### I

Sur le côté droit de la piste rouge où s'étalent longitudinalement des traînées nées d'huile grasse, un Maraudeur argenté frémit de toute sa carcasse luisante, part lentement, comme à regret, accélère dans un fracas qui emplit l'atmosphère, puis court et s'amenuise sur l'horizon en soulevant une immense colonne de poussière, fine comme un brouillard.

A peine a-t-il atteint la moitié de la piste que le nôtre, en place sur le côté gauche de la longue bande de 2 kilomètres, roule et tangue et commence à s'ébranler. Le starter, juché sur le talus, chronomètre en main, dès les 20 secondes accomplies abaisse son fanion et nous démarrons à notre tour, les deux moteurs lancés à plein régime.

Bientôt un léger relèvement du nez de l'avion nous prévient que la roulette avant a quitté le sol. L'avion file droit, de plus en plus vite, sans un heurt. Derrière les deux pilotes affairés, tendus, le mécano a la main sur le pistolet de bord, prêt à lancer la fusée rouge de détresse. Le reste de l'équipage reste bloqué dans la cabine du navigateur, arc-bouté contre les montants de métal ou adossé aux épais coussins de cuir, dans l'attente du décollage. Et là-haut, par-delà l'écran circulaire du hublot grand ouvert, des nuages légers défilent, cireux sur un fond d'azur tendre et délavé.

La vitesse croît progressivement : 100 miles, 110, 120, 130... Une première fois, l'avion se soulève, puis retombe tout de suite. Une seconde fois, il s'élève, se maintient un moment, puis s'affaisse et s'écrase comme si l'air refusait de le soutenir, heurte le sol d'un roulement dur, rebondit enfin et file à ras-de-terre. De longues secondes encore il semble écrêter le arbustes épineux, puis les oliviers gris, et commence imperceptiblement à gagner de l'altitude.

Alors le mécano dégage la cartouche du pistolet, le hublot du trou d'homme est refermé et cadenassé, les membres de l'équipage quittent leur position d'alerte pour s'affairer à leur poste de vol, le navigateur déploie ses cartes, une sorte de détente heureuse s'établit dans l'appareil. Et un immense soupir

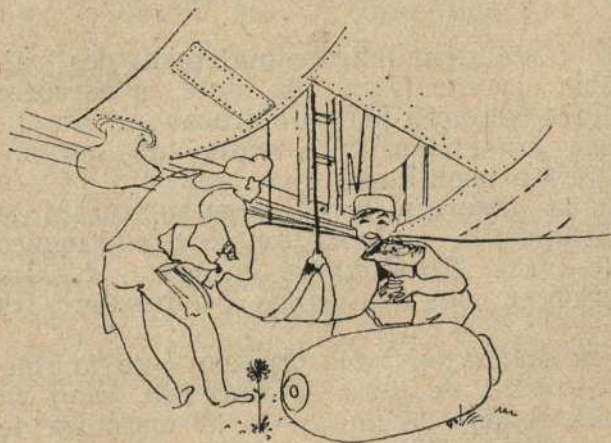


de soulagement gonfle ma poitrine, car si le décollage d'un avion de guerre, gorgé d'essence et pesant de bombes, offre toujours quelque chose d'un peu angoissant, pour moi celui-là représente infiniment plus.

## II

C'est que je n'appartiens pas au personnel navigant, et que les « volants » défendent jalousement leurs privilèges enviés. Aussi, en a-t-il fallu des travaux d'approche, des pourparlers et des discussions, pour finir par arracher au Commandant le « oui » qui m'a valu cette faveur exceptionnelle !

Mais il était sans doute écrit que je devrais la mériter aussi par beaucoup de patience et de persévérance. En ce magnifique mois de juin 1944, croirait-on qu'il y eut sept jours de mauvais temps consécutifs et que sept fois de suite la mission prévue fut annulée ? La Sardaigne est calcinée d'un soleil qu'aucun nuage ne voile, qu'aucune brume ne tamise, qu'aucune brise ne tempère, mais la péninsule voisine reste dissimulée sous un rideau tendu de vapeurs qui nous la rendraient invisible. Aussi, tôt au tard, l'ordre arrive : « Mission Cancelled ». Mission annulée. Mardi, nous croyions avoir vaincu la chance contraire ; les équipages, groupés à l'ombre des ailes de leurs avions, consultaient de temps en temps leurs montres : « Mise en route dans dix minutes... dans cinq minutes... Cette fois on va y aller !! » Déjà les moteurs du « Maroc », qui devait partir en tête, tournaient à plein. Déjà nous nous étions, les six membres de l'équipage et moi, hissés par la trappe avant et commençons à nous installer à nos places respectives, lorsqu'au travers de la piste une Jeep est arrivée à toute allure, soulevant un sillage de poussière ocre que le soleil dorait ; et, debout à côté du conducteur, Faugent, celui que nous appelons familièrement « le père Faugent », faisait des bras écartés le geste qui pour les aviateurs signifie « coupez tout ! » Mission annulée... L'espoir des météo ne s'était pas confirmé.



L'escadre avait peut-être ainsi épuisé sa malchance, moi pas. Déjà cette série noire qui se prolongeait de façon inaccoutumée me valait, au briefing, de curieux regards obliques. Mais qu'attendre, après l'aventure d'avant-hier ? Car cette fois la mission a été effectuée avec un plein succès ; objectif de choix, la DCA ennemie n'a pas empêché nos avions de placer toutes leurs bombes en plein dans un dépôt de munitions et de le faire sauter jusqu'à la dernière cartouche, sans dommage pour l'escadre. Cela par un temps splendide et sans la moindre brume qui puisse empêcher les équipages, sur le

chemin du retour, de voir bourgeonner et se déployer dans le ciel l'immense panache noirâtre qu'avait fait fuser la formidable explosion...

Mais il ne m'avait été permis d'en rien voir, car à l'aller, alors que nous longions la côte orientale de Corse, un échange animé de gestes, de signes, de mots lancés dans l'interphone s'était produit entre les deux pilotes et le mécanicien du bord, puis avec un geste de résignation, Giocanti avait ralenti, s'était laissé distancer et, après s'être assuré que personne ne le gênerait, avait viré à droite, laissant sous les plans inclinés basculer et s'effacer une tâche longue et tourmentée sur la mer : l'île d'Elbe — et puis nous avions retrouvé la chaîne des étangs et des lagunes de Corse, la rade fermée de Porto-Vecchio, les bouches de Bonifacio avec leurs petites îles dont les pointes de



roc déchiquetaient de longs filets d'écume — la Sardaigne enfin, rouge et fauve... La baisse du régime d'un moteur ? Un accident purement mécanique, c'est bien évident. Aucune force occulte n'y peut rien. Tout de même, c'est bien dans cet avion-là que j'étais, pas dans un autre ; Giocanti s'est excusé gentiment auprès de moi ; et je ne serais pas allé jusqu'à m'excuser à mon tour auprès de lui, mais c'est avec le sentiment d'être la victime de quelque obscure fatalité que j'ai traîné mélancoliquement parachute et gilet antiflak vers le magasin où je les avais empruntés si peu de temps avant.

Puisque la météo nous fut contraire hier encore, c'est aujourd'hui ma dixième tentative consécutive, la dixième fois que j'essaie d'accomplir ma première mission. Au moment où je me suis hissé dans la jeep, nos aspirants ne songeaient même plus à dissimuler leur sourire narquois. Et le Commandant Tesmaire n'a rien dit, mais il m'a regardé, partir, son maigre visage olivâtre creusé d'un inquiétant rictus.

### III

Nous avons repris le trajet d'avant-hier. A l'est de la Corse, alors que le flight de tête atteint 8.000 pieds, la formation s'étale en largeur pour l'essai des armes qui fait vibrer nos coques de ses sourdes secousses et emplît l'atmosphère intérieure d'une âcre odeur de poudre. L'île d'Elbe défile à droite ; je scrute, inquiet, la silhouette des pilotes ; non, rien, cette fois, qui trahisse l'anormal. Au contraire, chacun est passé à son poste de combat, les mitrailleurs à leurs tourelles et aux sabords, le bombardier a rampé jusqu'à sa logette étroite de l'avant. Viala finit de boucler son gilet antiflak et s'étire ; à travers la paroi de plexiglass qui l'encastre, il sourit et répond à la mimique interrogative du pilote leader, dans l'avion voisin, par le geste maintenant classique — le pouce et l'index arrondis en forme d'O — qui se traduit, chez tous les aviateurs alliés, par « O. K. » ; oui, tout va bien à bord, les quatre flights (deux du « Maroc », un du « Bretagne », un du « Gascogne ») sont en ordre de bataille parfait, étagés en altitude et en profondeur ; nous allons aborder perpendiculairement cette côte plate qui est la terre ennemie ; alors Viala ajuste son serre-tête, donne une petite tape d'avertissement sur le bras du co-pilote et prend les commandes ; le voici maître à bord, avec un accent de gravité et de volonté qui durcit légèrement son visage jeune.

L'objectif, aujourd'hui, c'est un viaduc perdu dans les contreforts des Apennins, sur une de ces voies ferrées qui, à travers les monts âpres et tourmentés, unissent la plaine du Pô à celle de l'Arno. Elles sont peu nombreuses et la consigne du « Wing » auquel nous appartenons est de les bloquer toutes à leur débouché dans la plaine, pour anémier jusqu'à l'asphyxie ce front que l'ennemi accroche désespérément à toutes les grandes coupures transversales de la péninsule, car il veut se donner le temps de compléter la Ligne Gothique. Si le viaduc de Piteccio s'effondre sous nos bombes, une des artères vitales de Kesselring sera coupée pour longtemps, car le viaduc a été choisi entre dix autres en raison de l'aspect chaotique du relief environnant.

Nous devons y parvenir par une large courbe serpentine qui s'infléchit et s'insinue entre les zones de flak dense qui protègent Florence, Prato et Pistoia d'une part, Livourne et, la-bas, l'Arno d'autre part. Nous avons, hier soir et ce matin encore, longuement combiné et médité cet itinéraire, devant la carte de flak où venaient de s'inscrire, en chiffres dans des cercles de crayon gras, les derniers renseignements reçus par radio de la DCA ennemie. Nous entrerons donc en Italie au sud de la Cecina qui marque la ligne de front, de façon à rester le plus longtemps possible en territoire ami ; un grand virage vers le Nord nous fera suivre la vallée d'Elsa jusqu'à l'Arno. De là nous contournerons Pistoia et attaquerons Piteccio en colonne double, de 11.500 pieds ; bombardement au cap de 350, c'est-à-dire presque plein Nord ; dégagement à gauche, retour par le même itinéraire si nous n'avons pas été tirés



à l'aller, sinon sortie sur la côte quelque part entre Massa et Viareggio, à l'initiative du chef d'expédition.

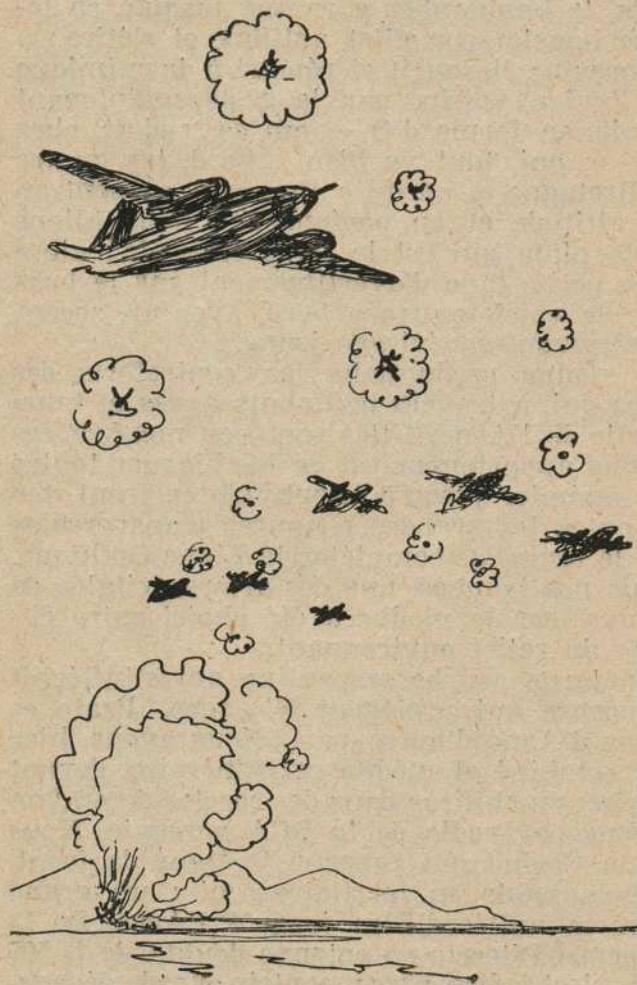
#### IV

9 h. 38. — 10.000 pieds. La côte basse et rectiligne succède à la mer plate, sous le soleil léger que parfois, s'élevant comme un ludion, l'avion de droite nous cache, enveloppé d'un nimbe lumineux où resplendissent sa pointe et ses tourelles vitrées; ses mitrailleuses braquées palpent l'air de leurs noires antennes pertuisées et dans le miroitement pâle de notre hélice de droite les siennes paraissent immobiles, puis dérivent lentement, s'arrêtent, tournoient en sens contraire, fines nageoires translucides qui brassent indolemment, avec des hésitations et des retours, la cendre d'or du matin fluide.

3.000 mètres au-dessous de nous, la terre imprécise. Des mamelons flous crêtés de toisons de bois. Dans les creux, des vapeurs : brouillards attardés qui se dissipent ou fumées du combat ? Le champ de bataille demeure anonyme et désert. Sur notre gauche, la Cécina mince sinue, par places luisante. Mais voici que l'aiguille du compas glisse régulièrement par saccades insensibles, du 90 vers le 0; nous avons mis cap au Nord et franchissons les lignes ennemies. Alors je me coule derrière le co-pilote pour mieux voir, assujettis le lourd casque américain et, tassé sur les talons dans l'étroite encoignure, je regarde et j'attends, le front collé à la paroi vitrée.

Des lignes ténues : routes, voies ferrées, s'enchevêtrent sur le terrain. Cette autre ligne sombre aux ondulations irrégulières, c'est l'Arno; Florence doit être quelque part en plein Est, « à trois heures », comme il faut dire ici. Mais un même mouvement de tête des deux pilotes détourne mon attention : au-dessus de nous, à droite, le ciel s'est peuplé d'un banc de légères petites ombres immobiles, minuscules bouées vaporeuses amarrées à la surface d'une rade invisible. Le co-pilote se détourne à demi, montre du doigt la terre : « Empoli », puis les fumées qui se dissipent : « la Flak ». Machinalement, je regarde l'heure : 10 h. 12.

L'avion, brusquement, s'affaisse sur la gauche. Viala, les mains fermes sur le double secteur du manche, fixe obstinément son leader, le suit dans toutes ses évolutions, accuse encore le virage; et derrière ce leader, tirés par d'inflexibles fils tendus, les cinq avions du flight dérivent, sans perdre d'altitude, dans un angoissant glissement silencieux. Les bouées transparentes se sont éloignées, les autres avions de la formation aussi. Un regard en coulisse de Viala nous apprend que d'autres fumées grises sont écloses, au-dessous et à gauche. Et le flight,





balancé sur sa trajectoire du même mouvement pendulaire, dérive à droite, aile contre aile, avec une rigidité mécanique dont nous sentons pourtant qu'elle doit dessiner dans le ciel une courbe harmonieuse. En avant eu au-dessus, le flight leader exécute des orbes semblables qui, tantôt s'inscrivent parallèlement aux nôtres, tantôt les contrarient, et la formation poursuit ainsi sa course en apparence fantaisiste, mais dont les arabesques se développent et s'équilibrent autour de l'inflexible axe de marche imposé ; les flights se disjoignent et se rejoignent sans fin, chacun gardant sa différence d'altitude avec le précédent — 500 pieds — pour permettre le libre jeu transversal des actions évasives. Oh ! mouettes indolentes qui planez, ailes blanches tendues, dans le vent du navire et qui vous laissez dériver, de droite, puis de gauche, choses abandonnées au caprice des souffles de l'air, votre regard aigu ne quitte point l'imperceptible sillage que dans le vent du large, traînent derrière eux les mâts du navire...

Les éclatements nous environnent, parfois isolés, parfois groupés. Des flocons se posent, des grappes jaillissent, des ombelles s'étalent, plates et serrées, puis des grains s'éparpillent et se dissolvent en fumées pâles qui s'évanouissent. Un geste du pilote ou du co-pilote les signale, un geste bref, ébauché, indication du doigt, clin d'œil, sourire, pour marquer qu'on a vu, qu'on enregistre, et qu'on continue. Flak à Empoli, Flak à Monsummano, Flak à Montecatini, « lourde, dense, précise, » dira le compte rendu officiel. Le ciel demeure d'une luminosité dorée...

Dominant les ravins aux flancs d'ombre qui se creusent en gorges vers l'arête fauve des Apennins, nous poursuivons notre course vers le Nord. Quelques bancs de nuages fottent au-dessous de nous qui naviguons à 11.000 pieds. C'est l'altitude prévue pour le bombardement de notre flight et l'heure aussi, — 17 h. 17 La flak nous a quittés. Mais alors que je cherche à identifier, en bas, notre objectif, toute la formation vire soudain et met le cap à l'Ouest. Pourtant, aucun des avions qui nous précèdent n'a largué ses bombes, nous non plus. Je heurte légèrement l'épaule du co-pilote ; à mon geste interrogateur répond un signe qui désigne l'Ouest, et les lèvres articulent « La Spezzia ». La Spezzia ? Ainsi, le viaduc de Piteccio a dû demeurer invisible sous son écran de nuages, et le Commandant d'expédition a décidé de se rabattre sur notre objectif secondaire, l'usine de munitions et l'armement du grand port militaire. Et je songe aussi à notre carte de flak, à ces multiples cercles qui figurent la zone d'action des batteries de D.C.A. La Spezzia, le point le plus défendu de tout le territoire italien...

## V

La lame mince du compas reste oscillant autour de 285°, car nous avons repris notre danse de Kaà entre les flocons qui parsèment l'air léger du matin. Flak venant de Lucca, de Borgho à Monazzo, de Stazzema. La mer scintille sur notre gauche, mais nous nous redressons au moment de l'atteindre, avant de survoler Massa, notre point initial, d'où nous sommes de nouveau tirés. Nous avons le soleil dans le dos et, tassé sous le poids du casque, du parachute, du gilet antiflak qui m'oppressent et m'écrasent, je surveille la lente désagrégation des flocons fuligineux au-dessus de nous, quand Viala me désigne quelque chose du doigt, en avant. Arc-bouté à mon dossier métallique, je me dresse un peu et j'aperçois, dans un léger voile de brume, un golfe profond que protège du large une mince langue de terre rocheuse et découpée, — des bateaux sur rade et, le long des quais, une multitude de petites barques alignées, dont les silhouettes minces se dessinent toutes parallèles, — une ville, dans le fond, aux artères géométriques parmi les maisons blanches. Mais entre cette ville et nous se dresse une herse de fumées en boules ; alors que les unes se dissipent, d'autres naissent, jaillissant à toutes les altitudes et dans toute la largeur du ciel, tissant une sorte de réseau, de filet aux mailles serrées dans



lequel il semble que nous allons nous précipiter, fonçant en aveugles : le barrage. Notre objectif, je le sais, est là, derrière. Mais comment l'atteindre ? C'est pure folie que de seulement tenter, car jamais nous ne passerons, et même si nous passons quel résultat attendre ?

Les secondes s'écoulent. Je sens mes camarades tendus de tous leurs muscles, de tous leurs nerfs, de toute leur volonté.

Moi seul, en cet instant, ne puis rien faire qu'ouvrir les yeux tout grands et regarder. Ce sentiment d'inutilité me pèse. Que suis-je venu faire ici ? Pourquoi courir vainement ce risque dont rien ne me paiera ? Je songe à mes neuf missions manquées, la voix insinuante du Commandant Tesmaire siffle encore à mes oreilles : « Je ne suis pas superstitieux, mais moi, à votre place, j'attendrais que « ça » passe, quinze jours, trois semaines ; après vous repartirez si ça vous chante. Mais vous avez tort d'insister, vous verrez... » Et ce sourire inquiétant, tout-à-l'heure, au départ...

Peur ? Je ne sais... J'attendais ce moment pour en juger, sachant bien que nul ne peut présumer à coup sûr de sa réaction en pareille circonstance et je me surprends maintenant à me guetter, à épier avec des ruses les reflexes et les instincts de la bête. Ma carapace est lourde, étreignante, une certaine anxiété m'enserme — a moindre possibilité d'action la ferait-elle s'évanouir ? — et j'entends mon cœur battre à coups puissants, mais réguliers. C'est le seul bruit qui emplit, pour moi, l'avion, car cette tragédie se déroule dans un silence singulier qui en accentue le caractère étrange. Depuis deux heures que nous volons, le bruit des moteurs, devenu familier, n'est plus qu'un arrière-plan sonore, grave et puissant, sur quoi rien ne se détache. Les autres avions, qui évoluent autour de nous en mécaniques parfaitement réglées, sont muets. Et la flak aussi est muette, qui peuple le ciel de ces mouchetures de neige grise, voltigeant par ondes spasmodiques et tourbillons irréguliers. Le vent même est muet, que l'on n'entend point siffler dans nos membrures, et qui ne confère à notre course nulle ivresse. Tout se passe comme en rêve, et le contraste est saisissant, entre le terrible risque de nos vies et de notre mission, et l'indifférence inflexible de ce jeu mathématique de trajectoires, se croisant dans l'impalpable lumière tenue en suspension dans l'infini ; il l'est aussi, entre la sauvage passion des hommes qui s'acharnent à leur œuvre de mort, et le silence sidéral qui les enveloppe, les baigne et les pénètre de sa sereine immobilité.

Oui, vraiment, allant au fond de moi, ce qui domine maintenant, c'est le sentiment aigü d'être le spectateur, plus que l'enjeu, d'une partie surhumaine. Rien, je ne puis rien, que regarder s'épanouir et se faner les corolles cendrées qui jaillissent sans fin, avec une apparente irrégularité, tout autour de nous. Je ne songe ni au passé ni à l'avenir ; je sais qu'il nous faudra dans un instant garder intangible notre cap d'attaque, les 285 degrés prévus, pendant une trentaine de secondes — 3 kilomètres en ligne droite, à altitude et à vitesse constantes — mais je n'imagine aucune image de catastrophe ou de mort. Je regarde gravement, intensément, ce spectacle émouvant. Notre avion lancé dans cette nasse tendue, il n'est pas question de s'y reprendre à deux fois — les jeux sont faits — ne peut pas que foncer droit, soumis aux forces matérielles une fois déclenchées ; il n'est, tout chargé de volontés denses et d'intelligences claires, que la boule qui roule et court, aveugle, dans la cuve de la roulette. Et moi, qui ne suis dans l'affaire ni joueur ni parieur, me voici pris de vertige silencieux, sans rien pouvoir lui accorder que cette contemplation d'une indicible densité. Car dans le tournoiement dément des puissances brutales et malgré l'angoisse qui dénude les plus secrètes fibres, ce que j'éprouve avec une acuité qui va jusqu'à la souffrance, c'est d'être détaché et retranché, mais avec une lucidité presque intolérable. Transporté par une magie singulière au sein d'un monde fantasmagorique, je retrouve, avec l'allégresse exaltée du rêveur qui s'est délivré de la pesanteur, l'inexprimable horreur des cauchemars les plus subtils, — et pourtant je ne puis demeurer insensible au



serein enchantement de cette courbe harmonieuse qui se développe et s'inscrit dans l'éther désincarné, non plus qu'à la fugace et fragile beauté des houppes poudreuses dissipées lentement au soleil du matin. L'esprit, libéré du corps pesant et impuissant, se penche sur ce monde étrange et muet avec une intensité de vie intérieure, une puissance de perception et d'émotion telles que rien ne saurait ni les exprimer ni les approcher ; exalté jusqu'au-delà des limites de l'être, le voici traversé, avec un tremblement d'ineffable extase, de la palpitation des mystères qui se dévoilent dans toute leur inépuisable complexité, aux confins indécis de la vie et de la mort.

## VI

Mais, brusquement, surgit le dénouement si attendu, et qui pourtant me surprend. La carcasse métallique de l'avion frémit, un souffle tourbillonnant la secoue d'un froissement brutal. Devant nous, à côté de nous, les trappes des soutes à bombes se replient sur leurs charnières silencieuses, les ventres blancs s'ouvrent béants et noirs. Derrière, une secousse plus violente fait battre la porte de communication ; par l'ouverture, dans la pénombre, nos bombes se profilent au-dessus d'un rectangle de lumière. Après la perte d'altitude qui précède le bomb run, l'appareil s'est stabilisé, et de lentes secondes s'écoulent. Il est maintenant 10 h. 25, notre flight est à 11.000 pieds, au cap 290.

L'avion, soudain, vire à droite, vire encore plus, à son inclinaison maximum. Et nous perdons rapidement de l'altitude. Ayons-nous été touchés ? Je n'ai rien entendu, rien senti. Le tumulte, derrière nous, s'est pourtant apaisé, mais nous voici pris dans un tournoiement qui semble ne pas devoir finir. Notre aile gauche dressée a, d'une secousse, effacé le golfe et la ville entrevus tout-à-l'heure. Un coup d'œil à droite, dans le creux de l'épaule du vide, me fait reconnaître la photo qui fut projetée au briefing : une étendue lépreuse, pelée, ravagée par des entonnoirs, — le dépôt de munitions que nos camarades ont fait sauter avant-hier, — au-delà, les bâtiments réguliers et symétriques d'une vaste usine ; un angle, déjà, est effacé par une masse de fumées qui s'élèvent lentement ; puis une gerbe de flammes rouges jaillit brusquement du centre des bâtiments. Mais l'avion s'est légèrement redressé, et l'aile droite dissimule l'usine Odero-Terni-Orlando, que 160 bombes de 500 livres viennent de faire sauter.

## VII

Le virage s'est relâché, détendu. Voici la Magra, sa patte d'oie de rivières, de routes et de voie ferrées, dont les ponts, rompus par une mission précédente, parsèment la vallée de leurs débris. Après une brève accalmie, la flak nous reprend au-dessus de Bollano, nous accompagne, nous suit sur Aulla. Route à l'Est, puis au Sud, puis au Sud-Ouest ; notre boucle s'achève au-dessous de La Spezzia ; nous franchissons de nouveau la côte à Marina di Massa, au cap 207. Le golfe de La Spezzia s'étire à notre droite ; une grande masse de fumée blanche stagne et s'amoncelle sur la colline qui borde la mer. Il est 10 h. 35.

La formation désagrégée peu à peu se resserre et se ressoude, aspirée par le grand scintillement du soleil sur la mer calme.

Les yeux recherchent les différents flights, comptent les avions. Des attardés, des blessés se hâtent, se rameutent. En manque-t-il ? nul encore ne le sait. Mais voici le chemin du retour.

Viala n'a pas quitté les commandes. Je le vois de trois-quarts arrière. Sa silhouette est restée immobile, la tête levée, le regard fixé sur l'avion leader, les mains fermes, sans une hésitation, sans un retard dans la manœuvre. Qu'a-t-il pensé ? Qu'a-t-il senti ? Rien ne l'a trahi. Le pilote conduit son avion, le chef de bord ramène son équipage, c'est tout.



Mais le voici qui s'interrompt, touche l'avant-bras du co-pilote : « A toi ! », et il se retourne avec un demi-sourire qui signifie : « Eh bien, nous en sommes sortis... » Je vois alors ce visage en plein. C'est un visage jeune, énergique et fin, d'une très belle régularité. Mais sous le casque de cuir qu'il vient d'enlever, le front, les tempes et les joues luisent d'une sueur qui coule à grosses gouttes et se détachent du menton. Viala sourit, et son sourire juvénile est beau, dans le soleil qui le pare. Mais jamais, jamais plus ne s'effacera de ma mémoire le visage de ce jeune dieu souriant qui ruisselle, après l'épreuve, d'une sueur d'angoisse.

G. COURTIN.

*(Illustrations de Camille Saint Calbre)*





# Ce que vous devez savoir

*Pour répondre au désir exprimé par de nombreux adhérents, nous publions ci-dessous le texte de certaines circulaires et réglementations que nous pensons pouvoir leur être utiles.*

## I

### **Décret n° 46.1217 portant création d'une médaille commémorative française de la guerre 1939-1945**

(J. O. du 29 mai 1946, page 4.659)

ARTICLE PREMIER. — Il est créé une médaille dite Médaille commémorative française de la guerre 1939-1945.

ART. 2. — L'insigne, dont le modèle est déposé à l'administration des monnaies et médailles, sera de bronze. L'envers représente un coq, ailes déployées, se détachant de trois quarts à droite sur une croix de Lorraine, et dressé sur une chaîne brisée. Au revers sont inscrits les mots « République Française » et, au-dessous, « Guerre 1939-1945 ».

La médaille est suspendue à un ruban par une belière également en bronze.

Le ruban est formé, dans le sens de la longueur, d'une bande médiane bleu clair de 24 millimètres, encadrée verticalement de deux bandes rouges de 1 millimètre chacune et d'une bande verte de 4 millimètres, disposée de telle sorte que deux des bandes rouges bordent ledit ruban.

De plus, la bande médiane bleu clair est coupée en son milieu et dans le sens vertical par des V superposés de couleur rouge dont les branches auront 4 millimètres de long sur 0 mm. 33 de large et un écart de 3 millimètres, les pointes des V étant séparées les unes des autres par une distance de 3 millimètres environ.

ART. 3. — Ce ruban sera orné de barettes en métal blanc portant l'indication des diverses phases de la campagne à commémorer, savoir :

Barrette « France » pour les opérations du 3 septembre 1939 au 25 juin 1940 ;

Barrette « Norvège » pour les opérations du 12 avril 1940 au 17 juin 1940 ;

Barrette « Afrique » pour les opérations du 25 juin 1940 au 13 mai 1943 ;

Barrette « Italie » pour les opérations (celles de l'île d'Elbe comprises) du 1<sup>er</sup> décembre 1943 au 25 juillet 1944 ;

Barrette « Libération » pour les opérations de France (celles de Corse comprises) du 25 juin 1940 au 8 mai 1945 ;

Barrette « Allemagne » pour les opérations du 14 septembre 1944 au 8 mai 1945 ;

Barrette « Extrême-Orient » pour les opérations du 7 décembre 1941 au 15 août 1945 et pour les opérations maritimes effectuées dans l'Océan Indien et dans l'Océan Pacifique ;



Barrette « U.R.S.S. » pour les opérations aériennes effectuées sur ce territoire du 28 novembre 1942 au 8 mai 1945 ;

Barrette « Grande-Bretagne » pour les opérations aériennes effectuées de ce territoire du 25 juin 1940 au 8 mai 1945 ;

Barrette « Atlantique » pour les opérations maritimes effectuées dans cet océan ;

Barrette « Méditerranée » pour les opérations maritimes effectuées dans cette mer ;

Barrette « Manche » pour les opérations maritimes effectuées dans cette mer ;

Barrette « Mer du Nord » pour les opérations maritimes effectuées dans cette mer ;

Barrette portant le millésime de l'année en cours de laquelle les faits à commémorer auront été accomplis en dehors des dates et des lieux ci-dessus désignés.

ART. 4. — Cett médaille, avec la ou les barrettes correspondantes définies à l'article 3, sera accordée à tout militaire, marin, aviateur, affecté à des formations subordonnées soit à une autorité française, soit à un gouvernement français, en état de guerre avec les nations de l'Axe, ou présent à bord des bâtiments armés par ces gouvernements et autorités.

ART. 5. — Pourront également obtenir la médaille commémorative, avec la ou les barrettes correspondantes définies à l'article 3, les ressortissants français, citoyens, ou non citoyens civils ou éventuellement militaires qui ont lutté contre les Forces de l'Axe ou leurs représentants.

ART. 6. — Il ne sera pas délivré de diplôme, les intéressés devront pouvoir justifier de leurs droits au port de ladite médaille par une pièce d'identité faisant ressortir leurs titres (tel que livret militaire, extrait de citation, lettre de félicitations, titre de pension, ordre de service ou de mission, attestations, etc.).

Toutefois, en ce qui concerne l'octroi de la barrette avec millésime, les ayants droit en devront demander le bénéfice, avec pièces justificatives à l'appui. Dans ce cas, une autorisation de port sera délivrée.

Les bénéficiaires devront se procurer l'insigne à leurs frais.

ART. 7. — La médaille commémorative de la guerre 1939-1945 pourra être accordée, dans les conditions de l'article 3, aux étrangers remplissant par ailleurs les conditions des articles 4 et 5, sous réserve de produire à l'appui de leur demande l'autorisation de leur gouvernement respectif.

Dans ce cas, une autorisation de port sera délivrée aux intéressés.

ART. 8. — La médaille commémorative de la guerre 1939-1945 est portée immédiatement après la médaille commémorative de la guerre 1914-1918.

ART. 9. — Nul ne pourra prétendre au port de la médaille s'il a été l'objet d'une condamnation à une peine afflictive et infamante pour des faits accomplis pendant la période des hostilités.

ART. 10. — Le Ministre des Armées est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel de la République Française*.

Fait à Paris, le 21 mai 1946.

Signé : Félix GOUIN.



## II

### **Instruction relative à l'application à l'armée de l'air du décret n° 46.1.217 du 21 mai (B. O. Air, page 1.141) portant création d'une médaille commémorative française de la guerre 1939-1945**

#### **I. — AYANTS DROITS**

Ont droit au port de la médaille :

a) Tous les militaires, marins et aviateurs affectés à des formations subordonnées soit à une autorité française, soit à un gouvernement français en état de guerre avec les nations de l'Axe, ou présents à bord des bâtiments de guerre ou de commerce, armés par ces gouvernements et autorisés ;

b) Les ressortissants français, citoyens ou non citoyens, civils ou éventuellement militaires, qui ont lutté contre les forces de l'Axe ou leurs représentants ;

c) Les militaires, marins et aviateurs étrangers ayant servi au titre français ou étranger dans une formation française dépendant d'un gouvernement français ou d'une autorité française en état de guerre avec les puissances de l'Axe.

Les intéressés pour faire valoir leur droit à ladite médaille devront produire, à l'appui de leur demande, l'autorisation de leur gouvernement respectif.

#### **II. — PORT DE LA MEDAILLE — AUTORISATION**

La possession d'une pièce militaire justifiant leurs titres (livret militaire, extrait de citation, titre de pension, acte d'engagement, etc.) donne aux intéressés le droit au port de la médaille et des barrettes correspondantes à l'exclusion de celle comportant un millésime.

Les ayants droits qui ne posséderaient aucune des pièces justificatives précitées recevront sur leur demande, des autorisations énumérées ci-après, une attestation justifiant leur droit au port de la médaille :

- militaires en activité, autorité détenant les pièces matricules ;
- personnel des réserves de l'armée de l'air : commandant du centre mobilisateur régional « Air » d'affectation ;
- étrangers : Ministre de l'Air (Service du Personnel de l'Armée de l'Air).

Les autorités ci-dessus sont habilitées à délivrer les autorisations de port de la barrette avec millésime dans les conditions fixées à l'article 6, 2° alinéa, du décret du 21 mai 1946.

Les demandes seront établies sur papier libre, sans modèle spécial ; elles devront mentionner tous les renseignements utiles tels que : affectations successives avec les dates et périodes correspondantes, nom du Commandant de formation ou Chef de Service, etc... Elles devront par ailleurs présenter toutes garanties d'authenticité. Les noms, prénoms et adresses des demandeurs devront être écrites très lisiblement.

Tous les cas litigieux ou douteux et les réclamations devront être soumis au Ministre de l'air (Service du Personnel).

*Le Ministre de l'Air,*  
**MAROSELLI.**



## II

**Décret n° 48-180 modifiant et complétant le décret du 1<sup>er</sup> juillet 1930 (1) portant règlement d'administration publique en exécution de l'article 101 de la loi du 19 décembre 1926 et fixant les conditions d'attribution de la carte du combattant.** (J.O. du 3 février 1948, page 1161).

Paris, le 29 Janvier 1948.

ARTICLE PREMIER. — L'article 2 du décret du 1<sup>er</sup> Juillet 1930, portant règlement d'Administration publique en exécution de l'article 101 de la loi de finances du 19 décembre 1926 et fixant les conditions d'attribution de la carte du combattant, est complété ainsi qu'il suit :

C. — *Pour les opérations effectuées après le 2 Septembre 1939.*

« Dans les conditions déterminées en application de l'article 3 bis ci-dessus :

1° Les militaires qui ont appartenu aux unités combattantes énumérées par arrêtés concertés des Ministres des Anciens Combattants et Victimes de la Guerre, des forces armées et des finances et, dans les cas où il y aura lieu, du Ministre de la France d'Outre-Mer, à la condition qu'ils en aient fait partie pendant des durées déterminées par les mêmes arrêtés ;

2° Les militaires qui ont participé en fait à des opérations de combat dans les zones déclarées zones de combat, sous les conditions fixées par arrêté des Ministres mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup> ci-dessus, notamment en ce qui concerne la durée de cette participation ;

3° Les personnes qui, à la suite des circonstances issues de la lutte contre l'ennemi, ont encouru des risques ou subi des épreuves qui : lui sont comparables, tels que la déportation ou la captivité, considérées comme prolongement de cette lutte elle-même ;

4° Les personnes ayant droit au titre de combattant volontaire de la résistance ;

ART. 2. — Il est ajouté au décret susvisé du 1<sup>er</sup> Juillet 1930 un article 3 bis ainsi conçu :

ART. 3 bis. — 1° Les modalités d'application des dispositions contenues à l'article 2, C, seront fixées par arrêtés concertés des Ministres des Anciens Combattants et Victimes de la Guerre, des Finances et des Forces Armées, au plus tard dans un délai de trois mois à dater de la publication du présent décret.

Ces arrêtés seront pris sur les propositions qui seront faites par les commissions visées au paragraphe 2 du présent article et qui seront elles-mêmes soumises à l'avis du Conseil d'Administration de l'Office National des Anciens Combattants et Victimes de la Guerre ou de sa commission permanente.

2. Une commission spéciale est créée pour chacune des catégories suivantes :

- engagés et mobilisés en 1939-1940 ;
- prisonniers de guerre ;
- engagés et mobilisés du 18 juin 1940 au 8 mai 1945 ;
- membres de la résistance dans la métropole pendant l'occupation ;
- membres de la résistance extra-métropolitaine ;
- engagés et mobilisés ayant participé à des opérations après le 8 mai 1945 ;

(1) B. O. p. p. page 2493



- marins du commerce;
- Alsaciens et Lorrains (prisonniers, déserteurs de l'armée allemande, in-soumis et incorporés dans des conditions exclusives de toute intention de coopérer à l'effort de guerre de l'ennemi).

ART. 3. — L'article 5 du décret susvisé du 1<sup>er</sup> juillet 1930 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 5. — Les anciens combattants recevront, selon les règles ci-après déterminées, une carte d'identité spéciale dite « Carte du Combattant ».

« Toutefois, tiendra lieu provisoirement de carte du combattant un certificat constatant la qualité de combattant, qui sera délivré sur demande des intéressés dans des conditions déterminées par arrêté du Ministre des Anciens Combattants et Victimes de la Guerre.

« Le certificat provisoire et la carte du combattant seront délivrés aux personnes non amnistiées qui auront encouru une condamnation pour infraction commise pendant la durée des opérations ou pour faits de collaboration avec l'ennemi, qui se trouvent en état d'indignité nationale ».

ART. 4. — Le Ministre des anciens combattants et victimes de la guerre, le Ministre des finances et des affaires économiques, le Ministre des forces armées et le Ministre de la France d'Outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 20 Janvier 1948.

Signé : SCHUMAN.

### RECONNAISSANCE ET BOMBARDEMENT

Désignation de l'Unité	Opérations donnant droit à la qualité d'unité engagée		Commandant d'unité	
Groupe « Bretagne » G.B. 11/20	du 1-1-1942 au 17-8-1943	1 <sup>re</sup> Campagne du Fezzan (février-mars 1942)	Cdt Noël	Formé à Fort-Lamy le 1 <sup>er</sup> janvier 1942 ; éléments provenant du détachement permanent des forces aériennes du Tchad. Deux escadrilles. 1 <sup>re</sup> Escadrille : « Nantes », reconnaissance et bombardement (Glen Martins et Blenheims) ; 2 <sup>e</sup> Escadrille : « Rennes » (Ly-sanders). A partir du 10 décembre 1943, le groupe fut transformé en totalité sur Maraunders (B.26).
		2 <sup>e</sup> Campagne du Fezzan (fin 1942, début 1943)	Cdt de Saint-Péreuse	
	du 15-5-1944 au 4-10-1944	Sardaigne, Italie, France méridionale	Cdt Meyrand	
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Allemagne	Cdt Ducray	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	Cdt Ducray	
	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne		



## Forces aériennes françaises mises sur pied en Afrique

### BOMBARDEMENT

Désignation de l'Unité	Opérations donnant droit à la qualité d'unité engagée		OBSERVATIONS
Groupe de bombardement n° 2	du 4-10-1944 au 30-11-1944	Allemagne	Formé à Istres, le 1 <sup>er</sup> octobre 1944, comprend les 31 <sup>e</sup> et 34 <sup>e</sup> escadres. Rattaché au 1 <sup>er</sup> Corps aérien français. Le 1 <sup>er</sup> décembre 1944, devient la 11 <sup>e</sup> brigade de bombardement moyen.
11 <sup>e</sup> brigade de bombardement moyen	du 1-12-1944 au 13-4-1945	Alsace, Allemagne	Formée à Lyon le 1 <sup>er</sup> décembre 1944, rattachée au 1 <sup>er</sup> C.A.F. Comprend les 31 <sup>e</sup> et 34 <sup>e</sup> escadres et le secteur de l'Air n° 1. Rattachée ultérieurement à la 42 <sup>e</sup> Wing américaine.
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne	
31 <sup>e</sup> escadre de bombardement moyen	du 24-15-1944 au 4-10-1944	Italie	Formée à Villacidro (Sardaigne), le 1 <sup>er</sup> avril 1944. Comprend : 1/22, Maroc. 1/19, Gascogne. 2/20, Bretagne.
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Allemagne	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
	du 18-4-1945 31 <sup>e</sup> Escadre	Allemagne	
« Maroc », groupe de bombardement moyen 1/22	31 <sup>e</sup> Escadre		En cours de transformation avant le 20 avril 1943.
	du 20-4-1943 au 29-3-1944	Tunisie	
	du 30-3-1944 au 4-10-1944	Italie, France	
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Allemagne	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
« Bretagne » groupe de bombardement moyen 11/20	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne	Voir : Force aériennes françaises libres, page 637.
« Gascogne » groupe de bombardement moyen 1/19	31 <sup>e</sup> Escadre		En cours de transformation avant le 15 juin 1944.
	du 15-6-1944 au 4-10-1944	Italie, France	
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Alsace, Allemagne	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne	



## BOMBARDEMENT

Désignation de l'Unité	Opérations donnant droit à la qualité d'unité engagée		OBSERVATIONS
34 <sup>e</sup> escadre de bombardement moyen	du 9-9-1944 au 4-10-1944	Italie	Formée à Villacidro (Sardaigne), le 7 septembre 1944.  Comprend : « Franche-Comté », 11/52 ; « Bourgogne », 1/32 ; « Sénégal », 11/63.
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Alsace, Allemagne	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne	
« Franche-Comté » groupe de bombardement moyen 11/52	34 <sup>e</sup> Escadre		En cours de transformation avant le 3 août 1944.
	du 3-8-1944 au 4-10-1944	Italie, France	
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Alsace, Allemagne	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne	
	34 <sup>e</sup> Escadre		En cours de transformation avant le 12 septembre 1944.
	du 12-9-1944 au 4-10-1944	Italie, France	
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Alsace, Allemagne	
du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique		
« Bourgogne » groupe de bombardement moyen 1/32	du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne	
	du 9-9-1944 au 4-10-1944	Italie	En cours de transformation avant le 9 septembre 1944.
	du 5-10-1944 au 13-4-1945	Alsace, Allemagne	
	du 14-4-1945 au 17-4-1945	Poches de l'Atlantique	
du 18-4-1945 au 8-5-1945	Allemagne		
Secteur de l'Air N° 1 (Etat-Major)	du 25-6-1944 au 4-10-1944	Italie	Créée au début 1944, cette formation a pris part aux opérations d'Italie, de France et d'Allemagne. Elle groupait tous les services de la 11 <sup>e</sup> brigade de bombardement. A partir du 1 <sup>er</sup> décembre 1944, le secteur passe sous les ordres des services français du 1 st. T.A.F., tout en restant adapté à la 11 <sup>e</sup> brigade de bombardement.
	du 5-10-1944 au 8-5-1945	France, Allemagne	



## BOMBARDEMENT

Désignation de l'Unité	Opérations donnant droit à la qualité d'unité engagée		OBSERVATIONS
Compagnie transport autos 152	du 20-5-1944 au 10-10-1944	Sardaigne	Créée en Algérie par N.S. n° 98.961/0 du 18 décembre 1943. Les missions de transport sont effectuées dès le mois de février 1944. Le 28 mai 1944, l'unité embarque à Oran; destination : la Sardaigne. Alors seule compagne de transport autos en Sardaigne, elle exécute toutes les missions sur route au profit des unités de la 11 <sup>e</sup> brigade de bombardement et de nombreuses missions pour la Wing américaine stationnée à Villacidro.
	du 11-10-1944 au 8-5-1945	France, Alsace,	
Compagnie transport autos 153	du 8-9-1944 au 12-10-1944	Sardaigne	Créée dans le cadre du secteur de l'air n° 1 à compter du 14 avril 1944. Travaille au profit des 31 <sup>e</sup> et 34 <sup>e</sup> escadres. La C.T.A. a été rattachée au S.A. n° 1 du 16 avril 1944 au 23 mai 1944, au S.A. n° 2 du 24 mai 1944 au 5 juillet 1944, au S.A. n° 1 du 6 juillet 1944 au 3 août 1945.
	du 13-10-1944 au 8-5-1945	France, Alsace,	
Compagnie ordonnance 102 transmissions 171 Compagnie Intendance 111 Section matériel service de santé 411 Compagnie opérations 851 Compagnie terrains opérations 852	du 26-6-1944 au 7-10-1944	Sardaigne	Unités créées à Oran de mars à juin 1944, mises à la disposition des unités de la 31 <sup>e</sup> escadre aérienne, puis de la 11 <sup>e</sup> brigade de bombardement.
	du 11-11-1944 au 8-5-1945	France, Alsace, Allemagne	
Compagnie de ravitaillement et réparation N° 83	du 5-6-1944 au 7-10-1944	Sardaigne	Idem.
	du 11-11-1944 au 8-5-1945	Allemagne France, Alsace,	
Bataillon police sécurité 471 Compagnie ravitaillement et réparations 85 Compagnie ordonnance 103	du 4-10-1944 au 8-5-1945	France, Alsace, Allemagne	Unités mises sur pied à Oran de mai à août 1944. Venues rejoindre le secteur de l'air n° 1.



# VARIÉTÉS

## Ripailles et Banquets

(Carnet de Bord)

*« Nous étions bien quatorze à l'heure réglementaire,  
Nous nous vîmes cent huit grâce au retardataire... »*

Et qu'on se le dise, qu'on se le dise bien, Maître Bucaille n'était point le retardataire et il était venu sans son cochon.

Et maintenant, que voulez-vous ? des noms !

Les « huiles » étaient nombreuses, civiles et militaires, groupées autour du général Gelée, qui présidait avec sa coutumière bonhomie. Autour de lui, les colonels Buchet, Challe et de Chassey, le lieutenant-colonel Chéron, M. Léon Chiris et le Père Preud'homme.

A une autre table, des « semi-huiles » s'étaient groupées autour du colonel Badre (j'avais oublié de vous dire que notre repas se faisait par petites tables), les colonels Véron et Michaud, les commandants de Villoutrey et Pascal, le commandant Avenard et le capitaine Grigaut (les deux derniers nommés, vous vous en doutez, furent expulsés de la table avant le dessert... sans doute parce qu'ils se tenaient trop bien). Enfin autour du commandant Amiot, toujours plus jeune et plus dynamique, se retrouvait le secteur.

Aux autres tables, sous la présidence de leurs anciens commandants de groupe, ou de l'officier le plus ancien, les Maraudeurs s'étaient rassemblés par unité. Les « Marocains » autour du commandant Neuville, les « Bretons » autour du lieutenant-colonel Ducray et du capitaine Canepa, les « Gascons » autour du capitaine Garat, les « Francs-Comtois » autour du lieutenant-colonel Bigot et du commandant de la Rivière, les « Sénégalais » autour du capitaine Penninck, et enfin les « Bourguignons » autour du commandant de Loustal et du commandant N'Guyen.

Pour l'ambiance, rien à dire. Grâce à quelques apéritifs pris dès l'arrivée, le ton s'était rapidement élevé et les coups de cravate se succédaient les uns aux autres sans que personne apparemment ne parût en souffrir. Chacun racontait son petit exploit et tout bon maraudeur a bien une petite histoire à raconter, soit à Toulon, soit à Neuf-Brisach.

Les laïus prononcés par le général Gelée et le colonel de Chassey furent « au poil » ; le repas était ma foi fort bon et sur le coup de dix heures, selon les plus nobles traditions, nous entonnâmes les « Maraudeurs ».

Malgré les dimensions respectables de la salle, nos splendides organes masculins permirent de constater une fois de plus que les coffres étaient encore en état et qu'avec l'aide du champagne nous pouvions atteindre des notes que certainement les auditoires civils ne connaissent pas.

Et ce fut alors la succession habituelle de nos différents chansonniers, avec les morceaux bien connus de tout le monde : Petagrousa, les Filles de Rhénanie, le Grand Briefing, Maître Bucaille, la Ballade des Bombardiers, Miss Jolie Bonbon, 157 couplets du Père Dupanloup (la Direction s'est renseignée, son auteur peut prétendre au record de France), et une chanson 100 % Maraudeur, formidable, promise par son auteur à la Direction du journal, etc., etc...

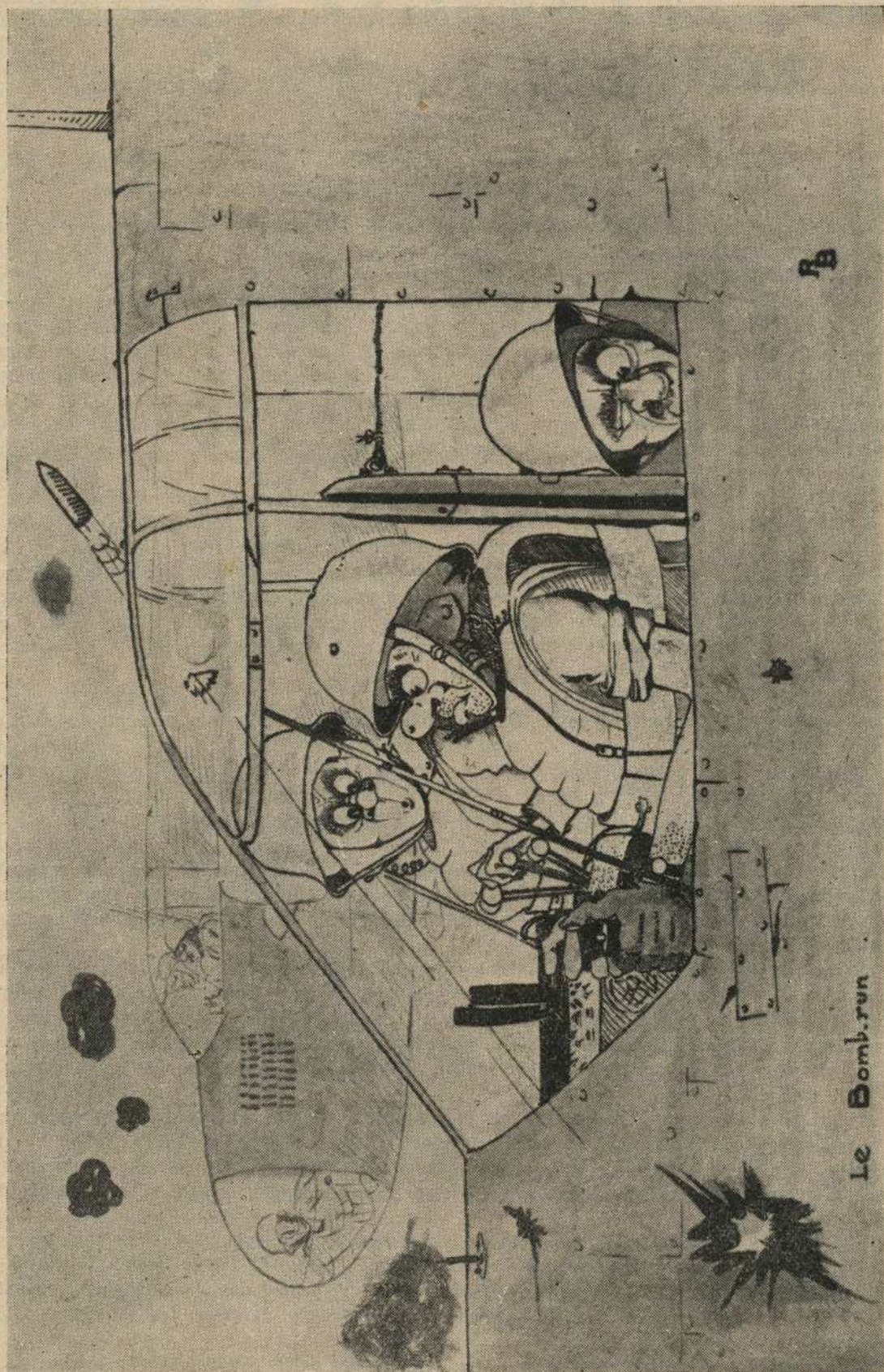
Certes, il y a sans doute encore beaucoup d'autres détails que j'aurais dû noter, mais ce pensum m'ayant été infligé 15 jours après le banquet, je vous demande beaucoup d'indulgence, car en bon barman qui se respecte, j'avais cru de mon devoir d'apprécier le petit vin blanc du repas, et il n'y a donc rien d'étonnant si ce rapport est rempli d'erreurs ou d'omissions.

Et, pour terminer, je vous dis à l'année prochaine, rendez-vous à Chaville, dans une petite popote que nous avons repérée ; il nous faudra être deux cents (amis lointains, ne prétextez pas la distance, il y avait cette année 17 Maraudeurs de Bordeaux, entraînés par le lieutenant Tourteau, et une quinzaine d'Algériens derrière le lieutenant-colonel Ducray).

Nous comptons sur deux cents. Peut-être serons-nous mille ! C'est ce que souhaite...

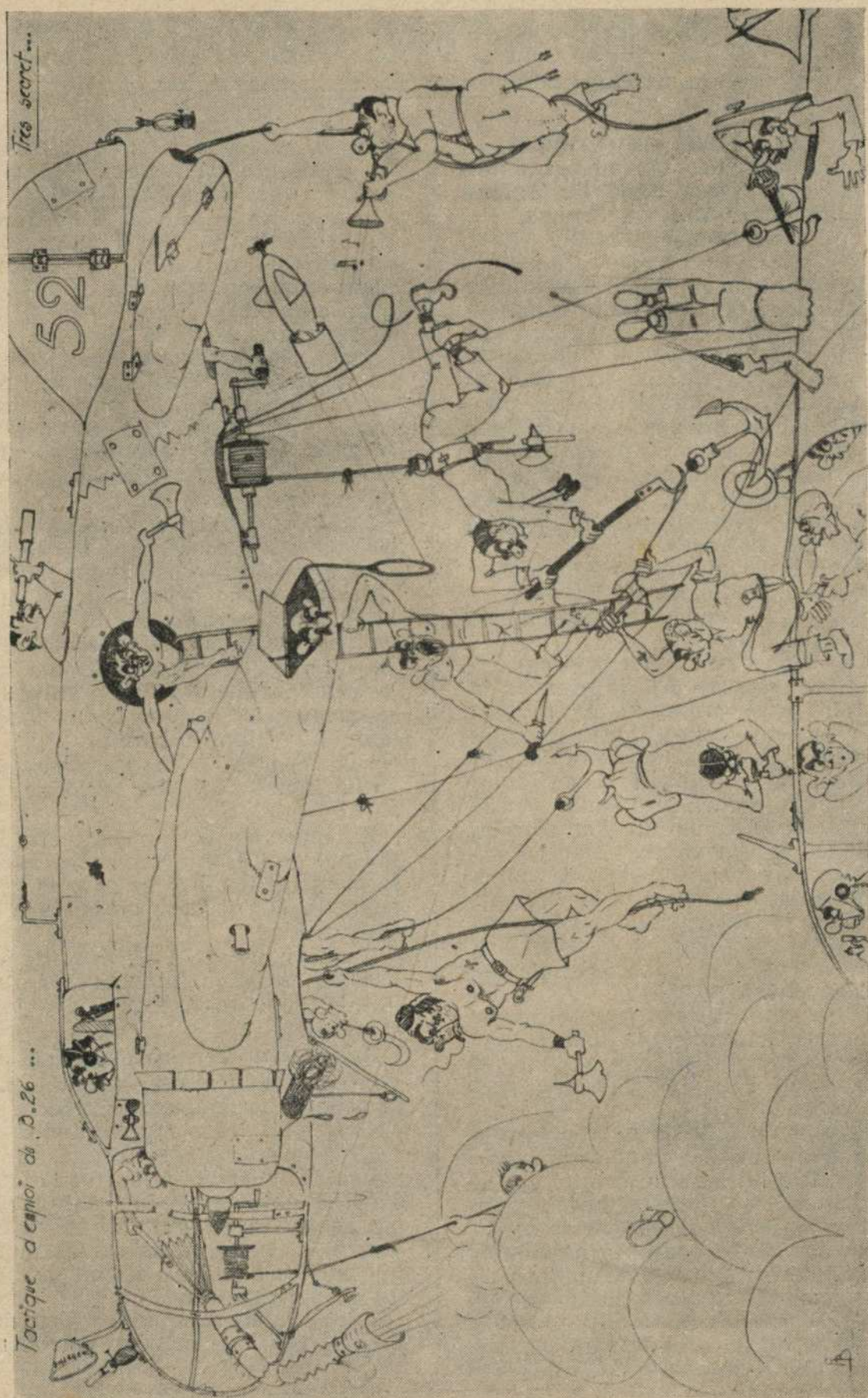
LE BARMAN.







# SANS PAROLES





# LA VIE DE NOTRE ASSOCIATION

**ASSEMBLEE GENERALE  
de l'Amicale des Maraudeurs tenue  
le 2 février 1949 dans les Salons  
de l'Aéro-Club de France,  
rue Galilée, PARIS**

Dès 17 h. 30, les camarades affiliés à l'Amicale des Maraudeurs commencent à arriver par petits groupes au lieu de rendez-vous. Jusqu'à 18 heures 30, ils furent reçus par M<sup>e</sup> Bucaille et par M. Méline qui enregistrèrent de nombreuses adhésions nouvelles et de plus nombreux encore renouvellements d'adhésion.

En même temps, il était distribué les tickets nécessaires pour la participation au repas.

A 18 h. 30 alors que la majorité des camarades était déjà arrivée se déroulait la séance de l'Assemblée Générale.

Le Colonel de Chassey, vice-président en exercice, prit le premier la parole pour présenter le rapport moral. Mentionnant que l'assemblée première avait eu lieu le 22 janvier 1948, il fit le point de ce qui avait été fait au cours de l'année par le Comité de Direction élu l'an dernier.

Si les buts poursuivis par l'Association concernant l'esprit de camaraderie et le souvenir de l'époque héroïque des Maraudeurs ont bien été atteints, le but d'entr'aide et en particulier entr'aide financière, n'a été qu'ébauché.

Cette entr'aide ne peut s'exercer que par l'entremise de tous et par le relèvement des cotisations qui donnera un peu plus d'aisance à notre caisse.

Ensuite, il procéda à la présentation d'une méthode qui sera suivie pour élire le nouveau comité de Direction de 1949. Cette méthode a pour but de réaliser à l'intérieur de ce Comité un dosage équilibré des représentants des diverses formations de l'Amicale. Ces représentants seront désignés par les camarades présents appartenant à ces différentes forma-

tions. Il est donc proposé de laisser la présidence au Général Bodet, de donner une vice-présidence à M. Chiris, et de laisser M<sup>e</sup> Bucaille au poste de trésorier où il opère avec autant d'efficacité que de dévouement et de bonne humeur. Une vice-présidence devra être confiée à un représentant de la 31<sup>e</sup> Escadre, une autre à la 34<sup>e</sup>, et une quatrième à un représentant du Secteur de l'Air N° 1. Le secrétaire général sera choisi entre la 31<sup>e</sup>, le Secteur et la Brigade. Pour les membres, 2 proviendront de la 31<sup>e</sup>, 2 de la 34<sup>e</sup>, 1 de la brigade, et 1 du secteur.

Enfin, le Colonel de Chassey pose les questions concernant la vie de l'association : les adhérents sont-ils partisans d'une assurance vie dont le montant serait inclus dans le montant de la cotisation actuelle ?

Quel est l'avis des adhérents sur les réunions mensuelles ? Faut-il les supprimer, les espacer ou les maintenir au rythme actuel ?

Les réponses à ces questions devront figurer sur les bulletins de vote.

En concluant ce rapport moral, le Colonel de Chassey demande encore la participation de tous pour la propagande, la rédaction du bulletin et l'entr'aide.

En quelques mots, M<sup>e</sup> Bucaille expose la situation financière de l'Amicale, dont on trouvera plus loin le détail.

Ensuite ont lieu les opérations de vote. Les adhérents, groupés par anciennes formations, procèdent à l'élection de leurs représentants.

C'est ensuite l'apéritif et immédiatement la température de l'atmosphère s'élève et la bonne humeur qui régnait déjà dans la salle commence à tendre vers le maximum qui ne sera d'ailleurs atteint qu'à la fin du banquet.

Au cours du banquet, sont proclamés les résultats du vote. Voici donc



la composition du nouveau Comité pour l'année 1949 :

**Président :** Général BODET, BBM11.  
**Vice-Présidents :** Général GELEE, 31<sup>e</sup> Esc. ; Colonel BIGOT, 34<sup>e</sup> Esc. ; Colonel THORET, Secteur Air 1 ; M. CHIRIS.

**Secrét. Gén. :** M. de la BAUME, 31<sup>e</sup> Esc.

**Trésorier :** M<sup>e</sup> BUCAILLE, 34<sup>e</sup> Esc.

**Membres :** Colonel DAVID, BBM11. ; Capitaine CANEPA, 31<sup>e</sup> Esc. ; Adjudant-Chef PALLIER, 31<sup>e</sup> Esc. ; Adjudant PERHIRIN, 34<sup>e</sup> Esc. ; M. JOREAU, Secteur Air 1.

Aux questions posées, les adhérents ont répondu ceci : Non en ce qui concerne l'assurance Vie incluse dans la cotisation. Pour les réunions périodiques, tout le monde est d'accord pour les maintenir mais en espaçant leur fréquence et en adoptant le principe de la réunion trimestrielle qui aurait lieu le 1<sup>er</sup> mercredi de chaque trimestre. Il est demandé d'ailleurs que le bulletin de l'Amicale arrive aux adhérents avant ce premier mercredi et rappelle, en bonne place, le lieu, la date et l'heure de la réunion. Evidemment cette décision n'aura effet qu'à partir du mercredi 6 Avril 1949.

Ensuite le banquet continue dans une ambiance de plus en plus sympathique et au cours du repas sont vendus des billets de loterie pour le tirage au sort de 8 magnifiques porte-cigarettes en métal sur le couvercle duquel sont gravées les campagnes des Maraudeurs. Plus de 150 billets furent vendus ce qui permit de faire rentrer 15.000 francs dans la caisse pour notre entr'aide.

Au moment du champagne, le Colonel de Chassey continuant la tradition de l'an passé ne fit pas de discours, il se contenta de remercier les camarades d'être venus si nombreux (nous étions 110 et plus), et de passer le flambeau de direction de l'Amicale au nouveau comité entrant en fonction.

Puis ce fut la période des chansons et des histoires, mais cela ne rentre pas dans le cadre du présent compte-rendu.

## COMPTE-RENDU FINANCIER (Année 1948)

présenté à l'Assemblée par le  
Trésorier, M. Bucaille

### RECETTES :

En caisse au 1 <sup>er</sup> janvier 1948 .....	173.373	»
Coisations, abonnements, ventes d'insignes .....	166.638	»
<b>TOTAL.....</b>	<b>340.011</b>	<b>»</b>

### DEPENSES :

Bulletins, cartes et insignes .....	183.256	»
Frais de correspondance.	10.000	»
Apéritif Maridor .....	6.470	»
Dîner Aéroclub .....	4.300	»
Entr'aide .....	7.000	»
Remboursement M. Zerbib (encaissé par erreur en 1947) .....	10.000	»
<b>TOTAL.....</b>	<b>221.026</b>	<b>»</b>
Solde au 31-12-1948.....	118.985	»
Recettes 1948 .....	+ 166.638	»
Dépenses 1948 .....	— 221.026	»

Excédent de dépenses (1) 54.388 »

(1) Rassurons les membres de l'association. A la date du 1<sup>er</sup> février, le déficit est comblé, l'équilibre rétabli et la situation financière se présente sous un jour favorable.

### Ce Bulletin vous intéresse ?

— Vous êtes convaincu de l'utilité de notre association ?

— Mais avez-vous payé votre cotisation ?

Membre Bienfaiteur .	1.000	»
Membre Donateur ..	500	»
Membre Actif :		
S/off. et h. de troupe.	150	»
Officiers et assimilés.	250	»
Abonnem <sup>t</sup> au Bulletin.	150	»

N'attendez pas pour envoyer votre chèque (ou chèque Postal : Paris 6058.84, à l'adresse de M. le Trésorier de l'Association les Maraudeurs, 104, Rue du Faubourg-Saint-Honoré, PARIS.

**MERCI !**



## Le Nouveau Comité Directeur



**Général GELÉE**

Vice-Président

Pendant un an et plus, le Comité directeur provisoire, mandaté par l'Assemblée générale du 22 janvier 1948, s'est employé à jeter les bases de notre association, à en régler le fonctionnement et à assurer un premier recrutement d'adhérents.

Tâche ingrate et difficile, qui n'a pu être menée à bien que grâce au dévouement de quelques membres, à la tête desquels il faut faire une place spéciale au Colonel de Chassey, qui, sans se laisser rebuter par les multiples difficultés inhérentes à ce genre de travail, ont réussi à grouper plus de mille adhérents, à assurer la publication d'un Bulletin de liaison, et à réunir les premiers fonds indispensables à la bonne marche de l'Association.

Aujourd'hui cette tâche est à peu près terminée. L'outil est prêt. Il reste à le faire fonctionner sur des bases élargies.

C'est au nouveau Comité directeur, élu par l'assemblée générale du 2 février dernier, qu'il appartient désormais de poursuivre l'œuvre entreprise. La présence à la tête de ce comité d'hommes aussi actifs et

dévoués que le général Gelée, le Colonel Bigot, le Colonel Thoret, le Colonel David, notamment, nous est un sûr garant que le sort de l'Association est en bonnes mains.

Puisse, sous leur égide, notre amical groupement connaître le développement et la prospérité que nous lui souhaitons tous.

### *Voici la liste et les adresses des membres du nouveau Comité*

Général BODET, Comm<sup>t</sup> forces aériennes Extr.-Orient, S. post. 50709 B.P.M. 405.

Général GELEE, S.-Chef d'E.M. à la Défense Nationale, 51, Boul. de la Tour-Maubourg, Paris-15<sup>e</sup>.

Colonel BIGOT, E.M. Armée de l'Air, 24, Boul. Victor, Paris-15<sup>e</sup>.

Colonel THORET, E.M. Armée de l'Air, 24, boul. Victor, Paris-15<sup>e</sup>.

Léon CHRIS, 122, boul. Malesherbes, Paris-8<sup>e</sup>.

Olivier de la BAUME, 30, rue Saint-Dominique, Paris.

BUCCAILLE, 104, rue du Faub. St-Honoré, Paris.

Colonel DAVID, Insp. technique de l'Armée de l'Air, 26, boul. Victor, Paris.

Capitaine CANEPA, G. T. 2/6, Le Bourget (Seine).

Capitaine SAUVANET, 12, Avenue Montaigne, Paris-8<sup>e</sup>.

Adjudant-chef PALLIER, 4, r. Henry-de-Bounazel, Paris-14<sup>e</sup>.

Adjudant PERIHRIN, C.E.S.A., 7 pl. Joffre, Paris-7<sup>e</sup>.

Jacques JOREAU, 159, Boulev. Voltaire, Paris-11<sup>e</sup>.



## AVIS IMPORTANT

### NOUVEAU SIEGE SOCIAL DE L'ASSOCIATION

LES ETABLISSEMENTS ANTOINE CHIRIS, DONT NOUS SOMMES LES HOTES, GRACE A LA BIENVEILLANCE DE NOTRE VICE-PRESIDENT LEON CHIRIS, DIRECTEUR GENERAL DE CES ETABLISSEMENTS, AYANT TRANSFERE LEUR SIEGE SOCIAL 122, BOULEVARD MALESHERBES, PARIS-8°, C'EST DESORMAIS A CETTE ADRESSE QUE DEVRA ETRE ADRESSEE LA CORRESPONDANCE CONCERNANT NOTRE ASSOCIATION.

NOTEZ DONC :

ASSOCIATION AMICALE LES MARAUDERS, ETABLISSEMENTS ANTOINE CHIRIS, 122, Boul. MALESHERBES, PARIS-8° (METRO MALESHERBES)

ET LES NOS DE TELEPHONE :

CARNOT : 66.06  
66.07  
66.08

### COTISATIONS

Pour réduire nos frais de secrétariat, nous ne ferons pas procéder au renouvellement des cotisations par envoi de lettre ou de formule de mandat-carte.

Nous vous demandons donc de vouloir bien vous en acquitter vous même, spontanément, et sans formule de rappel.

TOUS LES ADHERENTS DONT LA CARTE D'IMMATRICULATION PORTE UN NUMERO DE 1 A 499 SONT PRIES DE NOUS ENVOYER LEUR COTISATION 49 AVANT LE 1<sup>er</sup> MAI 1949.

CEUX QUI SONT IMMATRICULES DE 500 A 1.000 DEVRONT ENVOYER LEUR COTISATION AVANT LE 1<sup>er</sup> JUIN 1949.

Nous comptons sur la bonne volonté de tous pour que ces délais soient normalement observés. La tâche de notre secrétariat en sera facilitée et notre trésorerie s'en trouvera allégée d'autant.

### MAIS ATTENTION !

LES DIFFICULTES CROISSANTES DE LA VIE ONT NATURELLEMENT LEUR REPERCUSSION SUR LA MARCHE NORMALE DE NOTRE ASSOCIATION.

LES FRAIS GENERAUX, REDUITS CEPENDANT AU MINIMUM, SUBISSENT LES INCIDENCES DES AUGMENTATIONS DIVERSES QUI ONT ATTEINT TOUTES CHOSES AU COURS DES DERNIERS MOIS (TAXES POSTALES, MAIN-D'ŒUVRE, ETC...).

PAR AILLEURS, LES OBLIGATIONS AUXQUELLES NOUS DEVONS FAIRE FACE POUR REMPLIR NOTRE ROLE D'ENTRAIDE SONT DE PLUS EN PLUS NOMBREUSES ET DE PLUS EN PLUS LOURDES.

AUSSE LE COMITE DIRECTEUR A-T-IL PENSE QU'IL ETAIT INDISPENSABLE DE PROCEDER A UNE REVISION DU PRIX DES COTISATIONS. POUR SI DESAGREABLE QUE SOIT LA MESURE, NOS ADHERENTS EN COMPRENDONT L'IMPERIEUSE NECESSITE.

VOICI DONC LES NOUVEAUX TAUX, TELS QU'ILS ONT ETE ETABLIS PAR LE COMITE :  
MEMBRE ADHERENT : (H. DE TROUPE ET SOUS-OFFICIERS), 150 FR. PLUS 150 FR. POUR ABONNEMENT AU BULLETIN, SOIT 300 FR.

MEMBRE ADHERENT : (OFFICIERS ET ASSIMILES), 250 FR. PLUS 150 FR. POUR ABONNEMENT AU BULLETIN, SOIT 400 FR.

MEMBRE DONATEUR : 500 FR. PLUS 150 FR. POUR ABONNEMENT AU BULLETIN, SOIT 650 FR.

## —≡ ENTR'AIDE ≡—

Le Colonel BADRE fait connaître aux camarades de l'Amicale, qu'il est susceptible de fournir des places d'ingénieurs, agents de maîtrise, contre-maîtres et spécialistes électriciens dans la région de Saint-Nazaire ou de Nantes. Il y aurait même quelques rares places dans la région parisienne.

Attention, il s'agit uniquement de la spécialité Electricien.

Pour tous renseignements, s'adresser à Monsieur BADRE S.N.C.A.S.O., 105, Avenue Raymond-Poincaré, Paris-XIV°.

\*\*

M. Yvan BRUSLEIN, 25, avenue de Champs-Élysées, Paris-8°, (Élysées 70-45), demande un ingénieur chimiste (un ancien pilote de préférence).

M. Pierre BERNARD, Haute Gavotte, Marseille, demande s'il est possible de lui procurer des photos grand format de Maraudeurs.





# ENTRE NOUS

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

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

*Adressez donc pour le prochain bulletin (nos bulletins paraissent trimestriellement le 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> avril, 1<sup>er</sup> juillet, 1<sup>er</sup> octobre) des nouvelles aux camarades dont les noms suivent :*

*Pour la 31<sup>e</sup> Escadre et le « Maroc » : au Capitaine Lamy, Ministère de l'Air (4<sup>e</sup> 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 Villetorte, du C.E.A.M., Mont-de-Marsan.*

*Pour la 34<sup>e</sup> Escadre et le « Franche-Comté » : au Capitaine Avenard, Ministère de l'Air, Bureau des Plans d'Organisation, 22, boulevard Victor.*

*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 : Commandant 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.).*

Oui, nous le savons, les Maraudeurs aiment mieux agir que parler et surtout écrire. Le Livre d'or en fait foi.

Mais tout de même ! de là à rester silencieux et muet, à n'envoyer ni lettre, ni carte-souvenir, il y a une marge que nous aimerions ne pas vous voir franchir.

Or, au cours du dernier trimestre, la boîte du facteur est restée vide, désespérément vide.

Tant d'indifférence nous attriste et nous faisons à nouveau un pressant appel auprès des camarades de toutes les formations pour qu'ils nous envoient quelques informations, quelques renseignements sur leur vie quotidienne, sur leurs aventures et leurs mésaventures, sur leurs espérances et leurs projets.

La famille Maraudeurs est une grande famille et, entre membres d'une même famille, on a l'habitude de s'écrire.

Ecrivez donc et hâtez-vous. Il n'est jamais trop tôt pour bien faire.

## 31<sup>e</sup> Escadre

Une exception cependant... Et un bon point à l'adjudant-chef Babert, de la 62<sup>e</sup> Esc. de transport, Alger-Maison-Blanche, qui nous a envoyé quelques nouvelles que voici :

« J'ai eu le plaisir d'aller une fois au Cercle de la rue de Galilée. C'était

le premier mercredi d'octobre, j'allais en mission au G.M.M.T.A. avec trois autres sous-officiers. Or, la chance a voulu que nous quatre soyions tous des anciens de la B.B.M. 11 (deux de la 31<sup>e</sup> et 2 de la 34<sup>e</sup>). Nous avons été au Cercle et y avons trouvé une douzaine de personnes, dont le commandant Neuville et l'adjudant-chef Barbieri. Cela m'a fait beaucoup de plaisir à les revoir, car nous avons travaillé assez longtemps ensemble au 1<sup>er</sup> bureau, sous la haute direction du capitaine Mortier. Barbieri a donc profité de notre venue pour remettre à Bétaille et moi, tous deux de la 31<sup>e</sup>, le fameux insigne de la distinction américaine accordée à la 31<sup>e</sup> escadre. Inutile de vous dire que nous avons été assaillis de questions à ce sujet lors de notre retour à Maison-Blanche.

« Ici, rien de changé dans la vie de l'escadre, mais l'ambiance du temps de la 31<sup>e</sup> escadre est perdu et les jeunes de maintenant sont tous étonnés lorsqu'on leur raconte des histoires de cette époque ou qu'au cours d'un arrosage au mess, les anciens de la B.B.M. 11 sommes-nous toujours ensemble, et alors on essaye de recréer un peu cette ambiance perdue, mais c'est dur. Enfin on essaye, et c'est toujours ma chaussure ou celle du sergent-chef Ligier qui, remplie d'apéro, fait le tour de la table. Il y a bien quelques tiraillements, mais jamais du côté des anciens de la B.B.M. 11 et nos trois F.F.A., toutes trois de l'ex-B.B.M. 11 (2 de Merrburg et une de la 31<sup>e</sup>) ne sont pas les dernières à donner le signal des réjouissances.

« NOTA. — Je vous informe que plusieurs fois nous avons fait célébrer une messe à l'église de Maison-Blanche, à la mémoire d'un camarade de l'ex-G.B.M. 1/22, décédé à Alger peu de temps après notre arrivée et inhumé ici. A ces messes, nous y avons toujours associés les morts de la 31<sup>e</sup> et ceux de la B.B.M. 11. A chaque fois, le maximum de nos camarades y étaient présents.

## PAGES BLANCHES... PAGES ROSES...

❖ Le commandant et Madame NGUYEN VAN HINH ont la joie de faire part de la naissance de leur fille *Claude-Minh-Chau*. (Base aérienne Blida).

❖ L'adjudant Ernest GEISLER annonce la naissance de son fils *Gérard*. (Alger).

❖ Pierre MONGINET est heureux de faire part de la naissance de son deuxième enfant : *Marie-José*. (Périgueux, 45, rue de Campniac).

❖ Le lieutenant Léon VATUONE est l'heureux papa d'un petit garçon : *Claude*. (Mèze, Hérault).

❖ Lucien COUTURIER annonce l'heureuse naissance de son fils *Michel-Henri*. (Marseille, Montée du Canal, Boucas-Blanc).

Toutes nos félicitations aux heureux parents et tous nos vœux de prospérité à ces jeunes Maraudeurs en herbe.



# ADDITIF

## à la liste des Membres adhérents à l'Association

### “ LES MARAUBERS ”

3<sup>e</sup> Liste (V. nos 4 et 5 du Bulletin)

ABRY Louis, Commandement Air A.E.F., Brazzaville (A.E.F.).	B
BAUME Olivier (de la), 30, rue Saint-Dominique, Paris (7 <sup>e</sup> ).	A
BAZIN André, Saint-Pierre de Curtille (Savoie).	A
BONNEMAINS Alphonse, G.M.M.T.A., 35, rue Saint-Didier, Paris (16 <sup>e</sup> ).	A
BOURDILLAT André, C.T. 2/61, Le Bourget (Seine).	A
CALLOT Claude (Ingénieur Principal), 12, rue François-Ponsard, Paris (16 <sup>e</sup> ).	A
CASSIN Louis (Adjudant-Chef), Parc 11/51, Base Aérienne Rabat-Salé (Maroc).	A
DEPARIS Germain, Secteur Postal 99.012, B.P.M. 523 A.	A
DERRIEN Paul, Base Aérienne Rennes (Ile-et-Vilaine).	A
DURIF, Capitaine, Secteur Postal 50.208, B.P.M. 525.	A
EDOUARD Lucien, E.A.A. n. 607, Saint Astier (Dordogne).	A
FARDEAU René, 84, faubourg Saint-Denis, Paris (10 <sup>e</sup> ).	A
FAULQUE André, 10, place Darcy, Dijon (Côte-d'Or).	A
FONTANGES (de) Guillaume, C.T. 3/61, Chartres (Eure-et-Loir).	A
GRAMUSSET Henri, chez Mme Parchet, Saint-Rambert-en-Bugey (Ain).	A
GRANGIER Robert, 11, rue Pontis, Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône).	A
HUSSON André, Groupe Observation Artillerie n° 1, Base Aérienne Essey-les-Nancy (M.-et-M.).	A
JOFFRE Marius, Agriculteur, Goubellat (Tunisie).	A
KOSLOFF Boris, 10 bis, rue Anatole de La Forge, Paris (17 <sup>e</sup> ).	A
LEROY Fernand, 29, rue Robert-Hertz, Chatenay-Malabry (Seine).	A
LIMAS (Adjudant), G.T.L.A. 2/60, Villacoublay (Seine-et-Oise).	A
LUXEY Jean, 135, avenue Elysée-Roches, Pierrefitte (Seine-et-Oise).	A
MACABIAU Robert, Adjudant-Chef, Secteur Postal 99.120, B.P.M. 515.	A
MANGIN Jean, 100, rue de la Paix, Le Perreux (Seine).	A
MEISTERMANN Joseph, Secteur Postal 99.113, par B.P.M. 510 B.	A
MILLET André, 22, rue de Paris, Issy-les-Moulineaux (Seine).	A
MINQUELY Georges, 12, rue Aristide-Briand, Levallois (Seine).	A
MOUTON Guy, G.M.M.T.A., 35, rue Saint-Didier, Paris (16 <sup>e</sup> ).	A
PETRUS Jean, Base Ecole 701, Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône).	A
PIPEREAU Albert, E.A.A. 601, Chateauroux (Indre).	A
POIRE René (Sergent-Chef), 21 <sup>e</sup> Escadre B.L., Mérignac (Gironde).	A
PRISSET Guy, 6, rue Gobert, Paris.	A
ROBINE Jean, Dispensaire. Caulnes (Côtes-du-Nord).	A
ROY Roger, 171, rue de Clichy, Paris (17 <sup>e</sup> ).	A
SALLES Joseph (Adjudant-Chef), C.I.M.T. 240, Nîmes (Gard).	A
SIMON Jean-Robert, 86, boulevard Pasteur, Nice (Alpes-Maritimes).	A
STANOYEVITCH Robert, Secteur Postal 99.012, B.P.M. 523 A.	A
TOUREL Paul, Hôtel Chateaudun, 31, rue de Chateaudun, Paris (9 <sup>e</sup> ).	A
VOINIER Paul (Capitaine), 18, place Carnot, Nancy (Meurthe-et-Moselle).	A
VOLPONI Jacques, Base Aérienne El Alouina (Tunisie).	A
WITTMANN Charles (Lieut.), B.A.T. 137, Secteur Postal 99.045, B.P.M. 515:	A

## Changements d'adresse

**NOUS RECOMMANDONS A NOS ADHERENTS QUI SONT L'OBJET D'UNE MUTATION, D'UNE DEMOBILISATION, ETC.... DE VOULOIR BIEN NOUS EN AVISER, FAUTE DE QUOI ILS RISQUENT DE NE PAS RECEVOIR NOTRE BULLETIN ET NOUS RISQUONS DE PERDRE DÉFINITIVEMENT LEURS TRACES.**

BERNARD Pierre, Haute Gavotte, Marseille (Bouches-du-Rhône).  
 BORDES Henri (Sergent-Chef), G.M.M.T.A., 35, rue Saint-Didier, Paris (16<sup>e</sup>).  
 CANAC Henri, C.E.A.M., Mont-de-Marsan (Landes).  
 CANEPA Georges (Capitaine), C.T. 2/6, Le Bourget (Seine).  
 COSTA Pierre (Sergent-Chef), Observateur à l'O.N.U. en Palestine. Paris-Naval (poste navale).  
 CROCHON Robert, 95, route de Saint-Leu, Epinay-sur-Seine.  
 DAGOT Alphonse (Adjudant), Etat-Major G.M.M.T.A., 6<sup>e</sup> Bureau, 35, rue Saint-Didier, Paris.  
 DENIS Joany (Sergent-Chef), E.O.M. 81, Bat. 162, Bamako (Soudan), A.O.F.  
 FILLIETAZ Aimé (Lieutenant), S.A.S.M., Istres (Bouches-du-Rhône).  
 GIORDANI Pierre (Adjudant), C.I.M.T., Base Aérienne Fez (Maroc).  
 CONDALLIER de TUGNY Jacques, E.-M. 2<sup>e</sup> région aérienne (chiffre), 35, rue Saint-Dizier, Paris.  
 HARAUCOURT Pierre, 24, rue Aristide-Briand, Neuves-Maisons (Meurthe-et-Moselle).



LAPORTE Henri (Sergent), E.A.A. 607, Saint-Astier (Dordogne).  
LUCCIANI André (Lieutenant), Centre de Contrôle, Secteur Postal 99.094, B.P.M. 507.  
MARTY René, G.T. Béarn, Secteur Postal 99.174, B.P.M. 403, T.O.E.  
MELMOUX Lucien, Aviation Militaire, Dzibouti (A.O.F.).  
MEYJONADE René, 24, rue Fernand-Delmas, Brive (Corrèze).  
MOREL Raymond, Le Canton Charmant, rue Ampère, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or (Rhône).  
PEYCHET, Base Aérienne, Cognac (Charente).  
PENNINCKX Georges, I.G.A.A. I B, Ministère de l'Air, 26, boulevard Saint-Victor, Paris.  
PREUD'HOMME André (Aumonier), Base d'Aviation Militaire, Marrakech (Maroc).  
VILLOUTREYS (de) (Commandant), E.A.A.B.C., Saumur (Maine-et-Loire).

### ATTENTION AUX FAUSSES ADRESSES

Une fois encore, un certain nombre de Bulletins, dont l'adresse était cependant libellée suivant les indications données par les adhérents eux-mêmes, nous ont été retournés par la poste avec la mention : « destinataire inconnu » ou « parti sans laisser d'adresse ».

Nous sont ainsi revenus les Bulletins adressés à :

VONVVIHL (Adjudant), C.R.R.A. 462, Base Aérienne Dijon (Côte-d'Or).  
DAMIENS Ernest, Maison Lopez, rue Raymond-Poincaré, Blida (Algérie).  
MARGUERITAT Roland, Sergent, 62 Esc. de Transport, Maison-Blanche (Algérie).  
RICHARD Jean, 8, boulevard Baudin, Alger.  
CARISSAN Raymond, Caporal-Chef, 62<sup>e</sup> Esc. de Transport, E.-M., Maison-Blanche (Alger).  
DESMON Emile, G.T. 1/62, Maison-Blanche (Alger).  
AUDOUIN André, B. E. 706, Cazaux (Gironde).  
CHAMBONNIER Charles, Lieutenant, C.E.V., Orange (Vaucluse).  
JEANJEAN Robert, 50, rue Vital, Paris (16<sup>e</sup>).  
PASCAL Robert, 20, avenue de Messine, Paris (8<sup>e</sup>).  
DEROCQ André, 111, avenue Pasteur, Les Lilas (Seine).  
RIOU André, Kervenn-en-Pleyben (Finistère).  
DUPEYROUX Raymond, Gr. Bretagne 2/20, Secteur Postal 99.020, B.P.M. 520.  
BEAUVIEUX Max, 518, route de Toulouse, Bègles (Gironde).

— Faute d'indications nouvelles, il nous est impossible de faire parvenir à ces adhérents le Bulletin qui leur est destiné.

— Nous recommandons à nouveau aux adhérents qui sont l'objet d'une mutation, d'une démobilisation, etc..., de vouloir bien nous en aviser.

## ATTENTION ! ATTENTION !

### Retenez et Notez

Le premier Mercredi  
de chaque trimestre  
— à 18 heures —  
les Maraudeurs de  
passage à Paris  
pourront se rencon-  
trer et boire le pot  
de l'amitié à

### L'AÉRO-CLUB de FRANCE

6, Rue Galilée (Métro : Boissière)

Un Salon leur sera réservé

**LE PREMIER MERCREDI  
DE CHAQUE TRIMESTRE  
à 18 Heures**

**Prochaine réunion Mercredi 6 Avril**

*QU'ON SE LE DISE !*



ANCIENS DES  
MARAUDERS

*Faites*  
*de la Publicité*  
DANS NOTRE BULLETIN

Vous faciliterez la tâche de notre Service d'Entr'aide !  
Vous aiderez notre Association !

Demandez nos conditions spéciales  
au Secréariat de l'Association  
9, Avenue Montaigne - PARIS

**Charles RAMOS**

(ANCIEN DU 2/52)

*Se met à la disposition de tous  
les "Marauders" pour tout ce  
qui pourrait les intéresser en matière  
de :*

**DÉCORATION, MEUBLES,  
AGENCEMENT D'APPARTEMENT  
≡ ET DE MAGASINS ≡**

Ecrire : Ch. RAMOS

119, Avenue de Villiers - PARIS (17<sup>e</sup>)

Téléph. : ETOile 27-21

MAISON FONDÉE EN 1768

ÉTABLISSEMENTS

**Antoine CHIRIS**

COMPAGNIE  
— DES —  
PRODUITS  
AROMATIQUES  
CHIMIQUES et  
MÉDICINAUX

PARIS - GRASSE - LONDRES - NEW-YORK

122, Boul. Malesherbes  
PARIS (8<sup>e</sup>)

**UN ANCIEN  
DES MARAUDERS**

se charge gracieusement  
de la revision de vos Poli-  
ces d'Assurances en cours  
**Réservez-lui votre clientèle**

**R. CHEVRIER**

Directeur de l'Office Parisien d'Assurances  
Col. et Ind. (O.P.A.C.I.)

19, Rue Daru, 19  
PARIS (VIII<sup>e</sup>)

Tél. WAG. 94.00

*Assurances de toute nature*  
**AUTO - INCENDIE - TRANSPORT**  
Spécialiste de Risques  
≡ " AVIATION " ≡



Maroc 1/22



Senegal 2/63



Franche-Comté 2/52



Gascogne 1/19



Bretagne 2/20



Bourgogne 1/32

