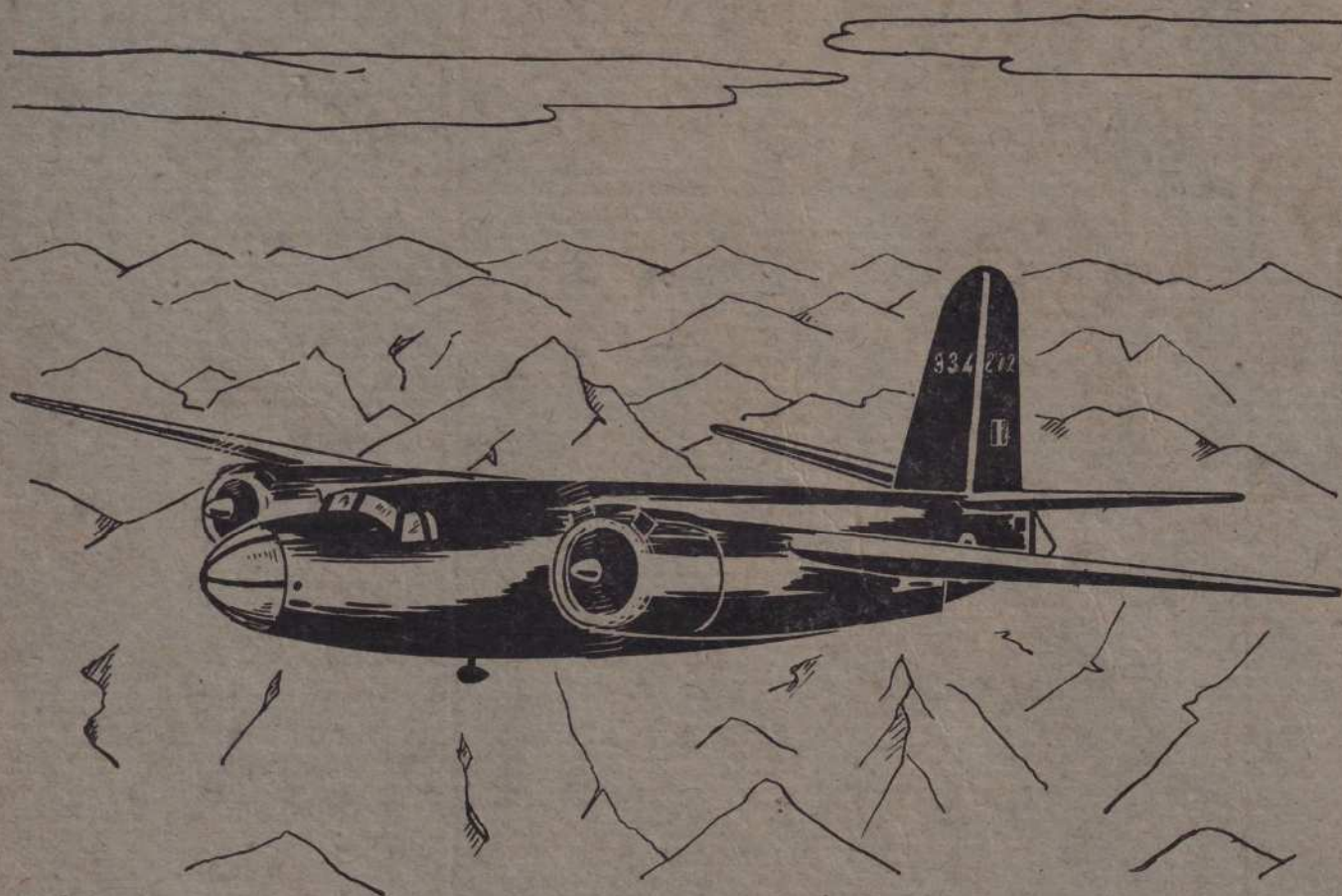


MARAUDERS



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

" LES MARAUDERS "

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

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

SIÈGE SOCIAL :

Etablissements Antoine CHIRIS

122, Boulevard Malesherbes, 122

PARIS (17^e)

BULLETIN N° 9 - Janvier 1950

Sommaire

	Pages
Bonne Année.....	1
G. COURTIN - Soirée d'Hiver.....	2
Henri MOISSEL - Le Lac de Constance... 6	
G. COURTIN - Seul à bord.....	10
Ce que vous devez savoir.....	15
Pages d'Album.....	16
Variétés - Histoire de chasse	17
La vie de notre Association	18
Entre nous	20
Additif à la liste des adhérents	23

COMITÉ DE DIRECTION

Président :
Général BODET.

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

Secrétaire général :
Capitaine SAUVANET.

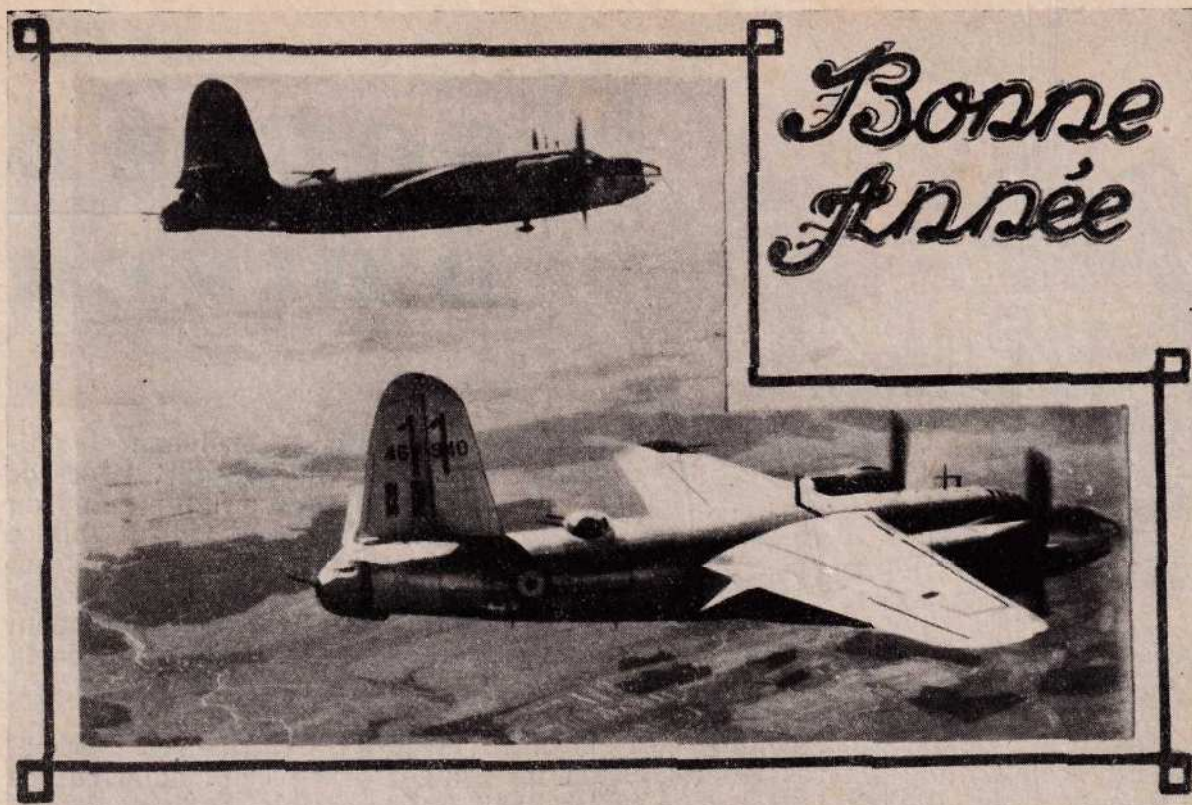
Trésorier :
M. BUCCAILLE.

Membres :
Colonel DAVID.
Capitaine CANEPA.
Adjud.-chef PALLIER.
Adjud. PERHIRIN.
M. Jacques JOREAU.
M. de la BAUME.

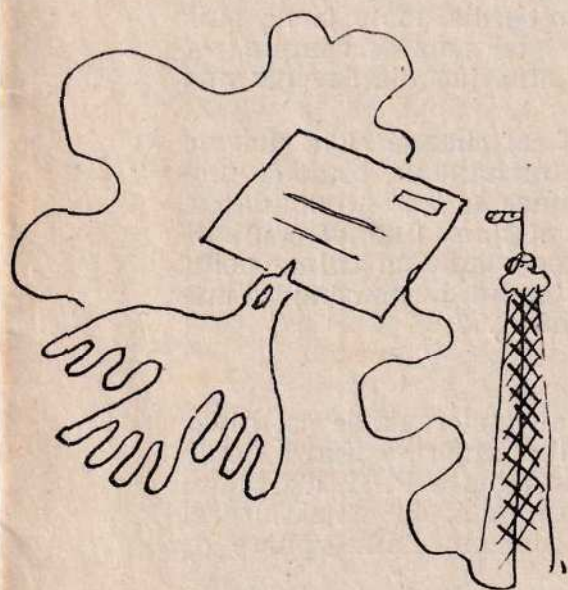


Adresser
chèques et cotisations au
TRÉSORIER de l'ASSOCIATION
104, Rue du Faub. St-Honoré
PARIS-8^e

Compte Chèques Postaux :
PARIS 6058-84



*Bonne
Année*



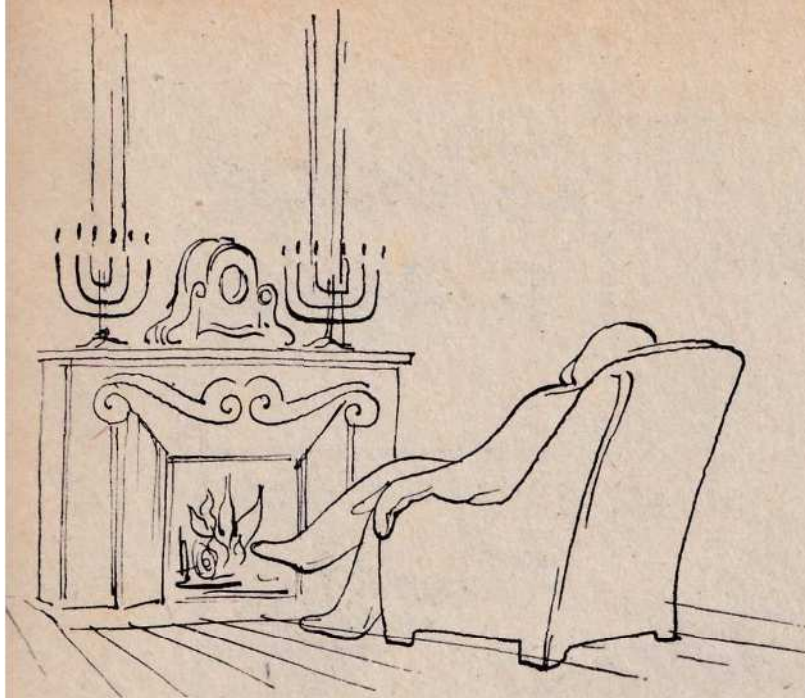
*Le Président
et les Membres du Comité
Directeur de l'Association
adressent à tous leurs cama-
rades "Marauders" leurs
meilleurs vœux de santé et
de prospérité pour l'année
nouvelle.*



Le Général BODET,
président



Le Général GELEE,
vice-président



SOIRÉE D'HIVER

La soirée se prolonge et s'attarde dans la douceur tiède de cette pièce accueillante. Le feu discret parfume l'atmosphère d'une subtile senteur de bois qui se consume, les échos amortis d'un concert lointain enveloppent

cette intimité paisible d'une onde de chaleur réconfortante, celle qui naît de la communion des hommes, et dans ce vase dont le cuivre rougeoie vaguement dans la pénombre, des fleurs se fanent avec une grâce romanesque.

Dehors c'est le froid, dehors c'est la nuit, et la ville immense s'endort, fenêtres closes et lumières éteintes, sous les nuages pressés qui déferlent de l'Océan proche. Dehors... mais voici qu'un bruit imperceptible, bourdonnement de frelon, s'insinue dans le silence nocturne. Et nul ici ne le discerne, car il se fond dans le rythme de cette mélodie aux accents assourdis, mais je ne puis plus me détacher de cette phrase dont le fil ténu se tend sans se rompre, va cheminant dans le noir, se renforce et s'affirme, et s'enfle jusqu'à devenir une voix.

Nul encore ne la perçoit, mais déjà pour moi tout est changé et le charme de la veillée s'effrite, pénétré d'un sourd malaise. Maintenant un bruit de moteurs mal synchronisés descend en ondes concentriques à travers la nappe lourde des nuages. Il tourne et s'éloigne, puis revient et s'amplifie, et poursuit interminablement sa ronde solitaire. Sa régularité, pourtant, ne calme point mon appréhension lancinante, car je ne puis me défendre du souvenir d'une heure d'autrefois. D'autrefois ? Mais n'est-ce pas d'hier... ?

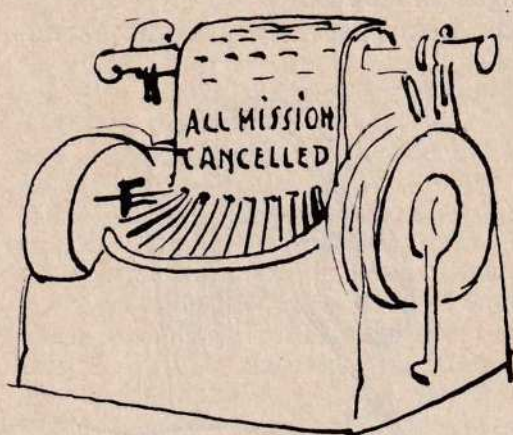
★★

Oui, d'hier. Car par la pensée me voici de nouveau au creux de cet hiver 1944-1945, à Bron. Ou plus exactement dans cette gentilhommière solitaire, toute proche du terrain d'aviation, qui fut pendant des mois notre P. C. d'escadre. A l'évoquer, je me rappelle jusqu'à cette odeur d'humidité, de moisissure et d'essence imparfaitement brûlée qui composait subtilement l'atmosphère de nos bureaux étroits et sombres.

M'y voici tout à fait, mêlant par le souvenir des vivants et des ombres. Je suis penché sur la grande carte d'Alsace, apportant à la ligne du front les dernières modifications qu'une liasse de télégrammes m'a fait connaître. Plasiard, isolé dans son coin par d'épaisses zones d'ombre — chacun sous l'étroit cône lumineux de sa lampe — communique aux aspirants Weinstein et Desforges les plus récents tuyaux sur la flak de Neuf-Brisach et Neuenburg ; d'ailleurs, c'est à titre purement documentaire, car il serait indélicat d'en faire état au prochain briefing ! Dans la pièce voisine, le 3^e bureau — Aubry, Le Gelard et Sperius — combine avec le commandant de Maricourt des combinaisons mathématiques qui devraient permettre à une formation de B 26 de traverser sans dommage un banc de nuages qui laisserait quand même un plafond suffisant ; et des éclats de voix ironiques parfois percent le silence feutré : « Et le plafond, c'est sur la météo que tu comptes pour te le faire connaître ? »

Mais cette activité semble superficielle et comme factice. Depuis des semaines nous nous éveillons chaque matin dans une brume dense. A peine vers midi — un peu plus tôt, un peu plus tard — s'ouvre une trêve fugitive :

l'atmosphère gelée s'irradie doucement d'une clarté pâle. Puis, devant cette lueur naissante se tend un voile diaphane qui peu à peu se sclérose ; de nouveau règne un jour tamisé qui va s'assombrissant en un interminable crépuscule, et la nuit se rétablit insensiblement dans son domaine familier. Aussi sommes-nous tous sans grande illusion sur le contenu de cet ordre d'opérations que nous faisons semblant d'attendre : sur la campagne muette, le silence ouaté des jours où la brume ne se dissipera point semble établi pour l'éternité.



Et d'ailleurs voici, sur le papier jaune du télétype, que s'inscrit en hautes lettres crépitantes la formule désormais rituelle : « All missions cancelled due to bad weather ». Pas de missions demain, en raison du mauvais temps. Aucune surprise. Chacun de nous plie bagage. Quelques mains rapidement serrées, tandis qu'on échange les plaisanteries accoutumées. Et puis nous nous égaillons dans la nuit vers nos logis dispersés aux quatre coins du village.

**

Une buée lourde stagne dans cette plaine en bas-fond, brume humide et froide qui se coule par tous les in-

terstices. Aussi, col de capote relevé, mains et gants fourrés enfoncés dans les poches, je me hâte, par la route recouverte d'une boue visqueuse.

Très haut dans le ciel résonne, assourdi, un bruit de moteurs régulier, celui d'un quadrimoteur sans doute. Il tourne et circule sans fin, en larges orbes régulières, avec des hausses et des baisses d'altitude. La chose, certes, n'a rien d'exceptionnel. Bien souvent des avions atterrissent ici la nuit ; escales brèves ou pause d'oiseaux harassés, blessés, égarés à leur retour d'Allemagne. Mais pourquoi, ce soir, celui-ci s'acharne-t-il à atterrir à Bron au lieu de filer vers le terrain plus accessible d'Istres ? Jamais il ne réussira à découvrir les feux de piste sous ces brumes amoncelées !

C'est à peine si d'ici j'en aperçois la lueur, comme un vague et lointain reflet rougeoyant que diffuse le brouillard. Mais voici, sur la plaine invisible et prochaine, que frémissent et s'éteignent des halos vagues qui renaissent par places à intervalles irréguliers. Un bruit caractéristique : le chuintement prolongé et le crépitement bref des fusées-signaux.

Le service de piste essaie-t-il de suppléer à l'insuffisance des feux habituels par ce précaire moyen de fortune ?

En effet, là-haut, les orbes se rétrécissent, l'altitude diminue, le bruit devient plus net et plus fort, on pourrait localiser l'avion là, à quelques centaines de mètres d'altitude, si la brume...

Mais l'appareil s'éloigne de nouveau. Les lueurs s'éteignent et je reprends le trajet accoutumé. Me voici à ma porte. Un coup d'œil en direction du terrain, tout en montant les marches mouillées du perron. La fantasmagorie a repris, là-bas. Des éclats aussitôt amortis, mangés par la brume, — frémissements fiévreux qui se succèdent avec le caractère singulier d'un monde aquatique où des formes indistinctes s'ébauchent, floues, et s'évanouissent, où les couleurs se dissolvent avant d'avoir pu affirmer leur éclat. Quel étrange feu d'artifice de sabbat qu'un maléfice voue à des avortements d'inquiétant malaise !

Puis, sur un dernier embrasement vite étouffé sous des épaisseurs glauques, brusquement tout s'éteint et le bruit, de nouveau, décroît et s'éloigne. Le froid et l'humidité me secouant d'un frisson, je pénètre rapidement dans la maison.

Le battement de la porte fait sursauter mes propriétaires, que l'âge rend somnolents, au coin de leur feu. Elle, l'oreille tendue et les sourcils froncés, dit : « Tu as entendu ? On aurait dit... ». Mais lui coupe : « Penses-tu, tu te

fais toujours des idées. C'est la porte qui a claqué lorsque le capitaine est entré. — Tu as peut-être raison, mon ami ». Et le silence retombe au coin de l'âtre, où le chien et le chat de la maison somnolent avec des étirements lents, tandis que dehors la brume déroule et tisse sur la terre endormie ses écharpes de sortilèges.

**

Ce n'est que le lendemain que nous devons apprendre quel drame s'était déroulé dans la nuit molle et douce aux pièges insidieux.

Un Lancaster blessé, de retour d'Allemagne. Les réservoirs presque à sec.

— La piste ! La piste !

— Me voici !

— Je ne vous vois pas.

— Nous allons tirer des fusées.

— O. K. Faites vite !

— Voyez-vous ?

— Rien.

— Attendez, on va en chercher d'autres.

— Faites vite. L'essence baisse...

Des fusées.

Des fusées de toutes couleurs, des fusées à chenilles, des fusées à parachutes. Mais toutes les fumées du monde ne perceraient point cette molle vapeur tenace dont la masse s'étale en nappe opaque sur la plaine enténébrée.

— Faites vite, l'essence baisse...

A terre, tous se hâtent, se précipitent, s'affolent. Tous les pistolets tirent des fusées inutiles vers le ciel mort, d'où elles retombent lamentables, rejailissant en éparpillements clignotants. Rien ne vaincra cet ennemi insidieux.

Et voici que s'échangent les ultimes phrases :

— Plus de fusées, j'arrête.

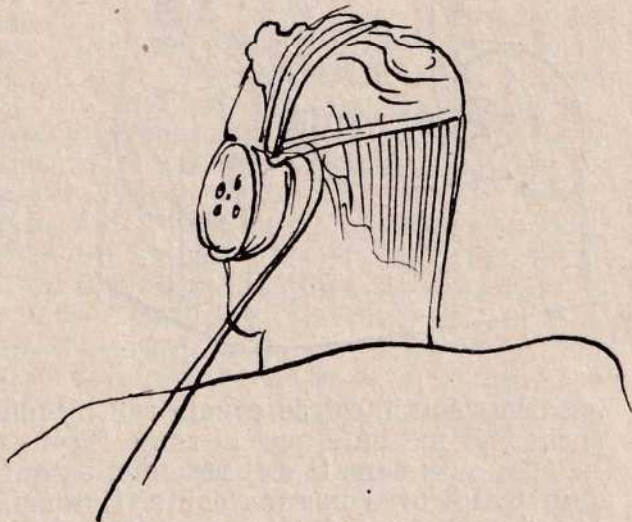
— Plus d'essence, je me pose.

**

Moteurs réduits, le bombardier gagne du champ et prend, au jugé, l'alignement du terrain. Puis il commence à perdre lentement de l'altitude.

Un moment il flotte à la frontière de la nuit, éclatante et dure comme un diamant noir, et de ce monde trouble où des blancheurs et des grisailles floues se mêlent, se dénouent et se recomposent sans fin. Des franges de draparie montent vers lui, des flocons cotonneux s'effibrent au souffle de son vol, et parfois aussi des nébulosités translucides voilent l'étincellement des étoiles. Mais l'appareil descend, descend, puis s'enfonce d'un coup dans cette masse qui l'enserre. Quelques secondes encore des tentacules mous se tordent à sa poursuite, puis le nuage se referme et rien, à la surface de l'abîme, ne révèle plus qu'un avion s'est englouti là. Seule subsiste la limpidité cristalline de la nuit resplendissante.

Et dans le sein du nuage se joue, à l'aveugle, la partie désespérée dont l'enjeu est le sort de cet avion et de son équipage. Les hommes se sont rués sur tout ce qui peut s'interposer entre l'accident et eux : coussins, parachutes, dossiers arrachés en hâte aux fauteuils de duralumin, bouées de sauvetage et ceintures gonflées, et de tous leurs muscles crispés ils se poussent vers l'avant, plaqués contre les parois de métal susceptibles de résister au choc. Et puis les muscles se relâchent; la descente est lente, interminable. Les yeux se tendent vers les hublots et sabords qui ne laissent rien voir qu'une étoupe blanchâtre, sans forme, sans épaisseur, sans mouvement, et qui n'offre aucun repère.



Seul dans la cabine, le pilote règle la chute, s'interdisant de l'accélérer ou de la ralentir, s'imposant de la mener comme s'il atterrissait en plein soleil dans le cadre familier du terrain, là-bas, où tout, silhouette d'arbre ou couleur de toit, est message familier, chargé d'intimité et de chaleur réconfortante. Seul dans sa grandeur, seul dans sa détresse, seul devant le danger inconnu qui rôde encore; et pour l'affronter plus libre, il a d'un geste volontaire rejeté toutes les entraves : lanières du parachute, plaquettes du laryngophone, fils de l'écouteur, et rien ne le relie plus à l'équipage tassé dans l'ombre derrière lui... Seul et par avance condamné. Devant ses yeux, de tous côtés, des vitres brouillées et cette bruine suspendue, égale et douce, d'où n'émane aucun appel, aucun signe. L'avion même lui refuse tout message : les ailes réduites à de courts moignons s'estompent et s'effacent et, de sa haute position dominante, d'où les quatre moteurs alignés lui donnent d'habitude une si réconfortante impression de puissance et d'équilibre, c'est à peine s'il devine maintenant la silhouette fantômale des deux moteurs intérieurs qui tournent au ralenti. Alors il se concentre sur son tableau de bord, seule réalité vivante et qui lui parle un langage intelligible, celui des chiffres où se révèle la présence de la terre : le cap dont il ne faut dévier d'un degré, sur son compas fébrile, — l'horizon artificiel, et ses battements d'aile phosphorescents, au moindre déséquilibre de l'horizontale, — l'altimètre enfin, dont l'aiguille descend par menues saccades l'interminable échelle des dizaines et des dizaines de pieds. Trop vite, ralentissons encore ! Et une légère pression des mains retarde imperceptiblement la plongée sous-marine dans cet univers glauque et sans dimensions.

L'énorme machine, autour de lui, vibre d'une façon étrangement amortie par cette brume égale et paisible qui défile sous les plans et que les hélices brassent avec un froissement mou. Sous la carcasse géante, le train sorti se tend, palpant l'air humide, en quête du sol ferme où tout alors pourrait s'écrouler, — qu'importe ! puisqu'on aurait évité la catastrophe. Mais aucune terre n'offre son dos élastique aux roues pesantes qui pendent inutiles. Et c'est en vain que les hommes s'agrippent aux courroies et aux sangles, aux dossiers et aux portes, — en vain qu'ils pèsent de toute leur volonté, de tout leur désir de vivre, vers la terre si proche... car cette descente ne finit pas, car jamais elle ne finira...

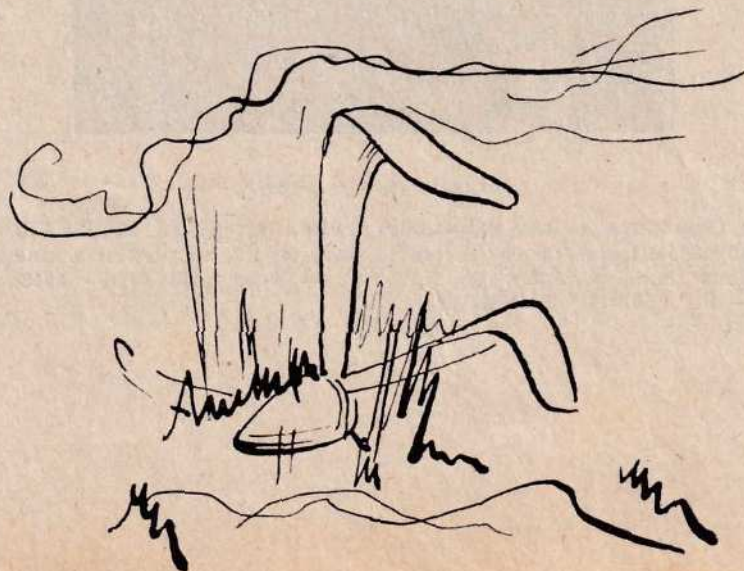
Un coup d'œil à l'altimètre, un regard dehors. La terre devrait devenir visible.

Mais un hurlement sourd jaillit de sa gorge contractée. Et, avant que ses compagnons aient eu le temps de l'entendre, un choc formidable fait éclater le monde. De plein fouet, le Lancaster a fracassé une maison, à quelques mètres au delà du terrain. Tout de suite une flamme immense, des cris, des hommes qui se sauvent, des gémissements, et le bruit grondant de l'incendie.

Puis la brume indifférente reflue et déferle de nouveau; elle étouffe peu à peu cette lueur devenue fuligineuse et submerge quelques débris fumants de sa silencieuses marée montante.

Illustrations de SAINT-CALBRE.

G. COURTIN.



LE LAC DE CONSTANCE

et ses principales villes (1)

Tel est le titre de l'ouvrage dont vous trouverez ci-après un passage se rapportant à Meersburg, coquette cité au bord du lac, dominée par sa vieille citadelle carolingienne à l'ombre de laquelle se déroulèrent, au cours des siècles, bien des événements féconds pour la destinée de cette région.

Ce fut d'ailleurs dans ce cadre que l'auteur — il nous le dit dans sa préface — écrivit cette étude alors qu'il y séjournait au sein de la brigade de bombardement n° XI.

Il en conçut l'idée à la suite d'une série de conférences dont il fut chargé par le commandement.



Citadelle de Meersburg

(1) **Le Lac de Constance et ses principales villes**, par Henri MOISSET. — Un volume de 38 pages format 210x295 illustré de 95 photos et croquis, un hors-texte et une carte de la région du lac. En vente dans tous les dépôts des N.M.P.P. — Prix : 300 fr. — 1948. **Editions des Nouvelles de France**, — S.P. 50.272 - B.P.M. 523.

Son but initial ? C'est l'auteur qui parle :

« Montrer à tous ceux qui séjourneront en équipage avec nous ce que pou-
« vaient signifier les ruines des monuments historiques rencontrées à chaque
« pas dans les alentours du lac, les rites pour nous demeurés insensés aux-
« quels la population, en certaines heures de liesse particulière, semblait se
« plier en affectant d'oublier temporairement ses soucis, conter les anecdotes
« que se transmettent encore, de bouche à oreille, les vieux et les gosses
« pieds nus, les légendes et traditions vétustes que s'efforcent de faire revivre
« les habitants épris d'amour folklorique. »

Lac de Constance, nom magique qui restera gravé dans la mémoire de ceux qui sont venus sur ses rives !

Mais écoutons l'auteur :

« Etrange est le sentiment qu'éprouve le voyageur qui découvre ce lac
« en toutes saisons et voit à la fois les cimes des Alpes aux murailles tabu-
« laires et aux crocs hérissés de vertigineuses aiguilles, les molles ondulations
« des vallées suisses verdoyantes en été et miroitantes de neige au cours des
« frimas, les tempêtes du lac échevelé dominé certains jours par un ciel
« d'encre ou encore cette magnifique étendue d'azur limpide et aussi calme
« que sa sœur aînée méditerranéenne, reflétant un firmament aussi pur qu'on
« ne puisse imaginer. Sur ce rivage à peine tourmenté veillent les vieux
« burgs médiévaux, témoins des razzias opérées dans les siècles passés... »

Tous ceux qui ont subi le charme du lac de Constance liront avec intérêt cette étude dans laquelle ils retrouveront le nom de localités qu'ils ont visitées. Maintes fois le passé soulèvera pour eux un coin de son voile et les événements historiques qui s'y sont déroulés s'enchaîneront avec ceux de notre pays, tandis que de nombreuses illustrations donneront plus de clarté aux phrases.

Et si, grâce à cette lecture, l'auteur les a aidés à mieux connaître et à mieux comprendre cette région, il aura rempli sa tâche.

VITICULTURE A MEERSBURG

Les Romains ont apporté la vigne au Lac de Constance. D'après les anciens plans déposés à la Mairie de MEERSBURG, la superficie des vignobles couvrait au Moyen-Age toute la côte, y comprise la portion gagnée maintenant par les villes agrandies, et devait ses deux tiers à la plus haute antiquité (Légende du vin de MEERSBURG).

La plupart des caves, qui à cette époque servaient à entreposer les vins, sont maintenant employées à d'autres fins.

Un an avant la guerre, par exemple, la cave située dans les sous-sols de la Mairie, devint l'estaminet municipal ou « Ratskeller » ; la grande cave Ruher, dans la Steigstrasse, à la place du présent cinéma ; la grande et belle cave du Séminaire, de 80 mètres de long sur 7 mètres de large et 5 de haut, utilisée par la Reichsfinanzschule comme salle de sports.

Comme entrepôts, nous comptons :

La Cave Municipale, l'Association des Vignerons, la Coopérative Vinicole et le débit de vin « Schütze ». La cave du domaine se considère comme le plus beau chai de la ville de MEERSBURG. Elle s'étend en avant des remparts qui ceignent la vieille ville et offraient au Moyen-Age une protection

contre l'ennemi. Dès que les fossés n'ont plus été d'aucune utilité dans la guerre moderne, les princes archevêques de MEERSBURG-CONSTANCE, réfugiés dans leur nouvelle résidence, firent voûter le morceau de tranchée qui aboutissait aux escaliers de pierre dans la muraille, pour en faire une cave. L'immense voûte est encore impeccable, construite de briques façonnées à la main ; elle a gardé la réputation de plus grande et plus profonde cave de MEERSBURG. Elle compte, en effet, 7 m. 50 de hauteur extrême jusqu'à sa clef de voûte, 11 mètres de large et 45 mètres de long. Ces dimensions ne manquent pas d'impressionner le visiteur, ainsi que la tonne géante d'une capacité de 50.160 litres et son support, tous deux de hêtre faits, sculptés de quatre prisonniers turcs qui la traînent. Le support donne son nom à la tonne, connue sous le nom de Tonne turque. Elle tire son origine de Louis de Bade, margrave devenu célèbre comme général dans la guerre contre les Turcs et mentionné dans la tradition populaire sous le vocable de Louis le Turc. La grande tonne remonterait aux environs de 1816, bien après la fin de la prospérité des archevêques de Constance, mais son support, beaucoup plus ancien, de l'époque de la seconde ou de la troisième tonne, encore existante.

A cause de la faiblesse due à ses ans, elle ne peut plus être remplie à ras et constitue surtout une pièce d'exposition.

La cave d'accès, petite et profonde, de 30 mètres de long, 10 mètres de large et 4 m. 50 de haut, fut construite en deux étapes : la partie la plus ancienne, extrémité des fossés de la ville à l'aplomb du Lac, était la cave personnelle des princes archevêques ; elle fut reliée au pressoir ou salle aux vins par un escalier situé dans un des bâtiments adjacents au nouveau château. La grande cave haute fut construite en surélévation avec les bâtiments des caves. Par-dessus la première s'élève la tonnellerie. Entre ces deux édifices subsista encore un certain temps une partie des fossés initiaux. De 1855 à 1865, une passerelle fut aménagée pour les relier. Par-dessus se trouve, à l'heure présente, l'esplanade bétonnée qui domine le lac. Cette substance, matière la plus lisse que l'on connut à MEERSBURG, protège et isole la voûte des eaux de pluie. En période normale, la vendange de la coopérative peut se loger dans cette cave. Dans les années exceptionnelles, la salle des tonnes peut être utilisée seule ou en supplément. Elle se trouve sous le domaine.

Dans la ville basse se trouve la cave de l'Association des Vignerons ; jusqu'en 1922, la cave sur laquelle elle s'élève était établissement municipal. Jusqu'à la constitution de la Coopérative en 1922, leur vin était entreposé dans leur cave située alors dans l'immeuble du Saint-Esprit sis dans la Vorburggasse. En 1922, sous la présidence de F. K. BENZ, l'association acquit les caves de la ville basse, dont les bâtiments étaient à vendre. Le profit tiré de la vente du vin, permit au Pays de Bade de venir en aide aux vignerons indigents.

La cave de la Chapelle, une partie des caves de l'Association des Vignerons, sont peut-être bien les plus anciennes des caves de MEERSBURG. Mentionnons enfin, pour terminer, la cave « Schütze » construite dans la rue près de l'église sur l'initiative du présent maire D. EHINGER, alors propriétaire du débit de vin « Schütze ».

**

LA PÊCHE SUR LE LAC

Parmi les activités d'ordre secondaire de la population se trouve la pêche, bien plutôt sport d'agrément que préoccupation à tendance industrielle. Si elle compte chaque année de nombreux adhérents recrutés aussi bien parmi les indigènes que parmi les touristes, ses proportions sont loin d'en faire l'une des ressources alimentaires de la région.

Plus encore que la vigne qui remonte à l'époque romaine, la pêche est ici liée à l'apparition des premiers êtres humains. Ceux-ci, principalement lacustres, vivaient essentiellement des ressources placées immédiatement à leur portée et naturellement optaient entre deux sports pour celui qui devait leur offrir le moins de risques mortels. En outre, la chasse offrait également l'inconvénient d'exposer l'habitation à la convoitise de voisins peu stables et désireux de s'approprier ce qui ne leur paraissait pas suffisamment gardé.

La faune du lac, très diverse à en croire les résultats de fouilles entreprises dans les dépôts de son ancien bassin, paraît avoir participé un moment des poissons de mer et d'eau douce. C'est ce qui a amené les géologues à admettre l'hypothèse de la correspondance mer et lac, et d'une communauté d'eau salée à l'ère tertiaire.

S'il ne reste plus toutefois de survivants de cette époque dans les poissons du Lac, on peut en retrouver les procédés de pêche, restés encore à présent tributaires à la fois de la mer et des rivières. Nous devons néanmoins faire une restriction à l'encontre du chalut, pratiquement interdit par la trop grande irrégularité des fonds. A l'exception du milieu même où il existe une profondeur maxima de 250 mètres, le reste du lit du lac, y comprise la vallée du Rhin, est faite de bancs sensiblement analogues aux accidents de relief rencontrés dans la région.

Si nous débordons un instant la réalité pour côtoyer le domaine de la légende, nous nous laisserons aller à mentionner la présence de monstres qui dépasseraient plusieurs centaines de kilos. A leur égard, bien entendu, les pêcheurs manifesteraient une certaine inquiétude parfaitement légitime ; les fragiles nacelles dans lesquelles sont en effet menées les expéditions de pêche, ainsi que les engins employés, soutiennent difficilement les mouvements de houle et une traction désordonnée trop forte. Des lames de fond difficilement explicables par les temps exceptionnellement calmes, assez violentes et exclusivement locales, seraient provoquées par le déplacement de ces poissons gigantesques presque en surface et dans les parages les plus fréquentés par les embarcations de pêche, vedettes et navires de trafic côtier.

Une autre interprétation purement scientifique admet que la différence entre le niveau du Lac aux berges Nord et Sud serait d'environ un mètre. Ce phénomène, expliqué par diverses théories plus ou moins légendaires, proviendrait du passage des eaux du Rhin le long des collines suisses. La rapidité du courant et le rôle régularisateur de cet immense réservoir aqueux que constitue le lac même permettraient d'expliquer une tentative de retour à l'équilibre entre le niveau et les pressions en surface. Par ailleurs le fait de ne rencontrer la houle que dans les régions les plus fréquentées tendrait à prouver que rares furent les gens amenés dans d'autres coins du lac pour l'observer. Enfin, en ce qui concerne le danger offert aux pêcheurs, il nous faut reconnaître la faible navigabilité d'embarcations métalliques dépourvues de tout réservoir d'air et d'une largeur peu compatible avec les exigences de la stabilité en mer.

Ces phénomènes, les explications ainsi que les légendes qui paraissent en être tributaires, sont naturellement les fruits d'une imagination fertile dont nous avons tenté, à d'autres occasions, de rapporter les faits. Nous nous contenterons à ce propos d'attirer l'attention du lecteur sur le point que les hypothèses les plus importantes de la science ont toujours reçu à leur naissance une participation fort généreuse de l'imagination créatrice.

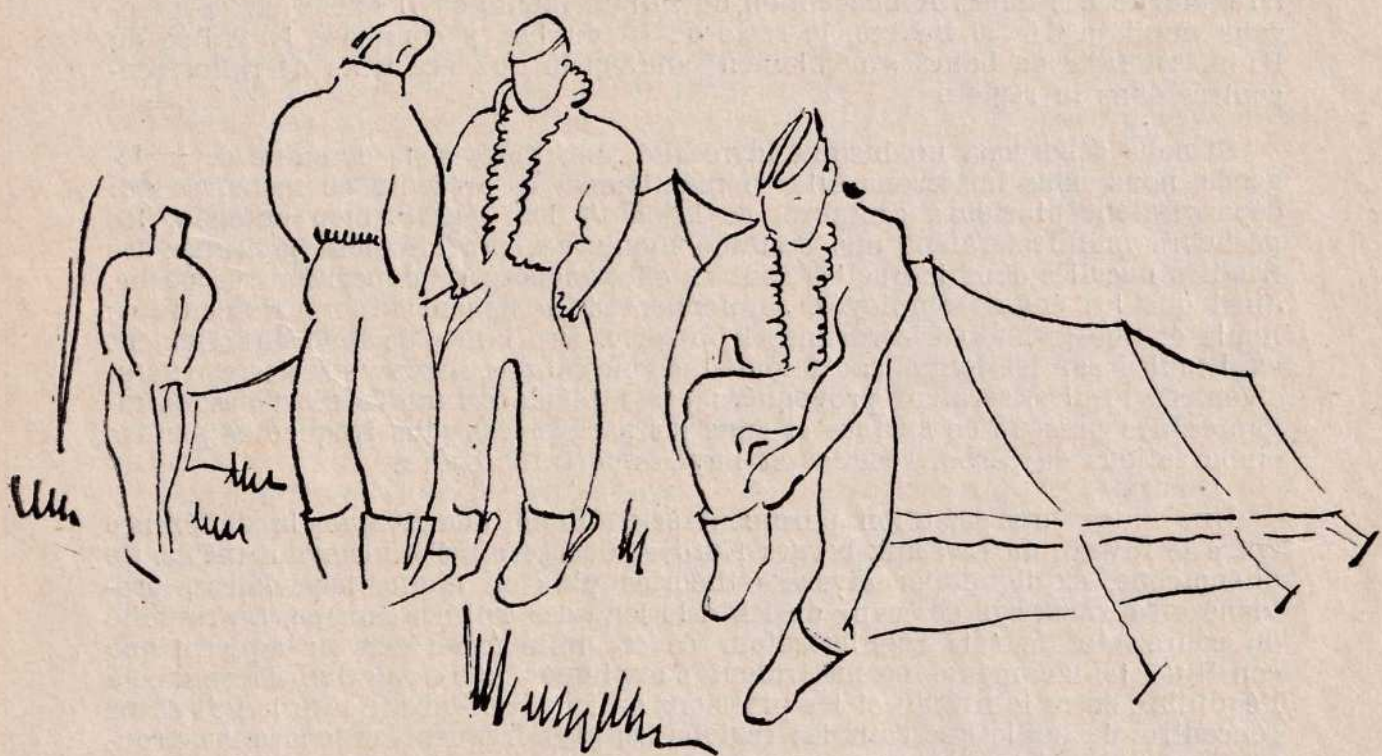
Henri MOISSET.

SEUL A BORD

En déférent hommage au

COLONEL MICHAUD

Dimanche 4 février 1945. Devant la tente sombre, humide et froide, où les équipages reçoivent les instructions avant chaque départ, les hommes aux épaisses combinaisons de vol errent désœuvrés, pateaugeant de leurs lourdes chaussures fourrées dans la boue gluante et visqueuse.



Ils viennent, dans la salle des cartes d'opérations, observer le tracé mouvant, et d'heure en heure changeant, du front d'Alsace. Il y a un instant, on leur a dit l'action têtue des troupes fraternelles qui foncent dans la neige et arrachent à l'ennemi la rive gauche du Rhin. Ils voient, sur les cartes au carroyage de toile d'araignée, se rétrécir cette peau de chagrin jetée sur la plaine et sur les monts. Ils devinent la peine de leurs frères d'armes qui luttent, collés à la terre mauvaise, et qui espèrent, et qui attendent l'intervention des bombardiers; ils imaginent la hantise de l'adversaire qui s'enkyste derrière champs de mines et fossés antichars, avec la frénésie de destruction de ceux qui se savent condamnés.

Ceux-là, rien ne les relie plus au monde des vivants que les frêles arches jetées sur le sinueux ruban du Rhin: Neuf-Brisach, Chalampe-Neuenburg. C'est par là que leur arrivent, à pulsations saccadées et irrégulières, armes,

munitions, vivres, renforts, lettres de fiancées et photos d'enfants. C'est par là que peut-être, une fois la partie définitivement lâchée, ils pourront dans la nuit furtive fuir vers les aubes à venir. Aussi, à la seule pensée que des bombes tombées de 4.000 mètres pourraient anéantir leur ultime possibilité de salut, une sueur d'angoisse couvre leurs visages ravagés par des jours et des nuits d'une campagne inhumaine.

Les ponts du Rhin ! Ceux d'ici, comme leurs camarades de là-bas, comme l'ennemi qui lutte en désespéré, tous y pensent avec la même intensité, la même ténacité, la même ferveur concentrée. Mais les eaux indifférentes roulent et coulent à vagues pressées, entre les rives dressées. Elles suivent la voie millénaire et reflètent, parmi les silhouettes d'arbres dépouillées, les tabliers rigides et les piles massives, dont les arêtes géométriques fendent le flot limoneux. Ponts du Rhin ! jamais vous n'avez été plus précieux, jamais, à l'ennemi comme à nous, vous n'avez été plus nécessaires, et d'une importance plus vitale.

Mais la saison est mauvaise et dans l'air humide, au-dessus du sol où traînent les brumes exhalées de l'immense marais fangeux, des nuées amoncellent des tampons d'étoffe opaque qui obstruent tous les interstices du ciel. Deux fois déjà ce matin la mission fut retardée, dans l'attente d'une éclaircie qui permit de forcer le destin. Mais le ciel reste terne et fermé, et voici qu'arrive l'ordre définitif d'annulation.

Alors les derniers fils tendus se défont, les faisceaux serrés des volontés se délient, et des pas trainants, vers tous les points de l'horizon vont, jusqu'aux confins du monde, propager des jours sans action, le désenchantement et l'infinie monotonie. Demeurez, ponts du Rhin, sur vos piles tassées ; — gardez au cœur, ô soldats hâves dans vos trous de glaise, l'espoir que vous pourrez bientôt fuir vers la vie ; car, aux desseins les plus arrêtés des hommes, la brume oppose l'infranchissable obstacle de sa ténuité sans consistance..

★★

Mais sur le terrain où, comme des oiseaux frileux, les bombardiers s'encauchonnent de housses froncées, deux moteurs viennent de lancer leur crachement bref, puis se reprennent, et recommencent, et leurs voix se régularisent et s'accordent pour prendre peu à peu le rythme habituel. Un avion argenté s'avance et tangué derrière sa roue avant zigzagante et maladroite, plonge du nez dans le coulisement de sa jambe de force, dodeline gauchement, trouve enfin son équilibre et file sur le chemin de roulement, jusqu'à l'extrémité de la bande d'envol.

Quel est l'équipage qui se risque en l'air par un temps pareil ? Et pour quel exercice, alors que la visibilité est si mauvaise ? Au-dessus des quinze bombes noires peintes sur la plaque de blindage, derrière la vitre de plexiglass du pilote, se dessine un visage froid et volontaire et le regard aigu ne se détourne pas vers le paysage familier, car il est déjà tout entier absorbé par la mission qui commence. Et lorsqu'on lui a demandé où il allait, d'une voix lointaine ce pilote a répondu : « ...me promener ».

Mais dans la soute spacieuse aux arceaux concaves, quatre bombes de mille livres sont accrochées, appuyent leurs flancs lisses sur les montants polis, quatre bombes avec leurs fusées à retard. Et il n'est à bord ni personne d'autre, que ces quatre bombes massives qui pèsent sur leurs anneaux, et que cet homme ceint de son casque, de son armure, de son blindage, — lueur de volonté qui luit intensément au creux de cette quadruple carapace de métal.

15 h. 30. Nul ne fut convoqué au départ solitaire. Le terrain mouillé est désert et reste indifférent à cet avion isolé qui part, anonyme, dans la brume

du sol. Et rien n'attire l'attention, car tout se passe suivant les rites désormais établis. Les roues repliées dans leurs logements aux trappes refermées, l'avion prend sa silhouette de vol, s'élève vite — c'est un « G » — et en deux minutes disparaît à l'horizon brouillé. Rien ne trouble plus le silence et le calme de l'immense terrain qui s'endort, somnolent déjà, sous ses voiles humides...

Mais dans la carlingue solitaire où seul résonne l'écho rythmé des deux moteurs, l'homme veille. Il sait que pendant plus de deux heures il lui faudra tout mener à bord, piloter, naviguer, songer aux moteurs, aux consommations, aux températures, aux pressions, — observer, le moment venu, chacun des multiples cadrans aux aiguilles mobiles... Lorsqu'on lui demandera plus tard à quoi il pensait : « J'avais trop à faire... », car l'action tyrannique commande.

Son avion, sans doute, obéit parfaitement. La route, Dieu sait s'il la connaît ; c'est tout juste s'il jette de temps en temps un coup d'œil bref vers ce coude de rivière, vers cette ville caractéristique, pour s'assurer que tout se déroule bien ainsi qu'il l'a prévu, suivant le plan dont les moindres détails ont été arrêtés, minutieusement, un à un, de longs jours à l'avance. Le ciel, lui, reste inquiétant : en aucun point du parcours, le plafond ne dépassera 300 mètres ; et l'avion demeure juste à la limite de ce plafond, pour ne perdre aucun des repères nécessaires à la navigation.

Plus d'une heure durant, le Maraudeur poursuit sa course régulière et monotone, et dans son habitacle le pilote s'engourdirait s'il n'avait cette hantise du grand dessein qui l'habite. Il le sent vivant en lui, curieusement sien et étranger à la fois, car du jour où l'homme a arrêté l'ordonnance et le détail de son acte à venir, il l'a soudain éprouvé distinct de lui, il a compris qu'il ne pourrait plus rien faire d'autre qu'obéir à ce maître impérieux, chimère fantasque née de son imagination lucide et mathématicienne.

Mais voici qu'une plaine se dessine, bornée par une immense forêt désen-neigée ; et dans l'espace qui s'élargit apparaît Mulhouse la reconquise. Un fossé rectiligne tranche la plaine grise d'un trait net comme une éraillure d'ongle : le Canal du Rhône au Rhin. Ce mince fil de métal qui court vers la forêt prochaine : la voie ferrée d'Allemagne. Car dans l'inextricable lacs des camps, des routes, des rivières, des voies ferrées, l'œil exercé a du premier regard discerné ce qu'il était venu chercher, les repères qui lui permettent de s'orienter sur la carte vivante sous lui déployée.

Par suprême prudence, il accomplit au-dessus de la ville un vaste circuit. Ainsi pourra-t-on, d'en bas, voir que le grand avion blanc porte des cocardes françaises. Ainsi l'homme à bord pourra-t-il, dans ce répit de quelques secondes, repenser son projet et mener sa méditation intime jusqu'à ce degré de densité et de maturation d'où seul l'acte pur peut jaillir.

Et puis il fonce vers l'Est...

L'objectif qu'il s'est choisi, c'est le pont de Chalampe-Neuenburg, le seul grand pont du Rhin dont les Allemands gardent la libre disposition sur toute la frontière franco-allemande. Déjà celui de Brisach est sous le feu des canons alliés, qui en interdisent l'usage à l'ennemi. Mais celui-ci reste debout, dernière porte ouverte entre les 10.000 hommes enfermés dans la plaine d'Alsace et l'Allemagne toute proche. Ils s'y attachent avec une énergie farouche et ont entassé pour le défendre toutes les batteries dont ils disposaient. Une centaine de canons lourds (88 et 105), on ne sait combien de canons de 50 et de 20, et de mitrailleuses lourdes le ceignent de leurs tubes dressés vers toutes les voies du ciel. Et tous poussent au-dessus du pont les concentriques boucliers tendus de leurs gerbes pressées, prêts à faire éclater dans le ciel endeuillé leurs ardentes corolles rouges et leur pollen noir.

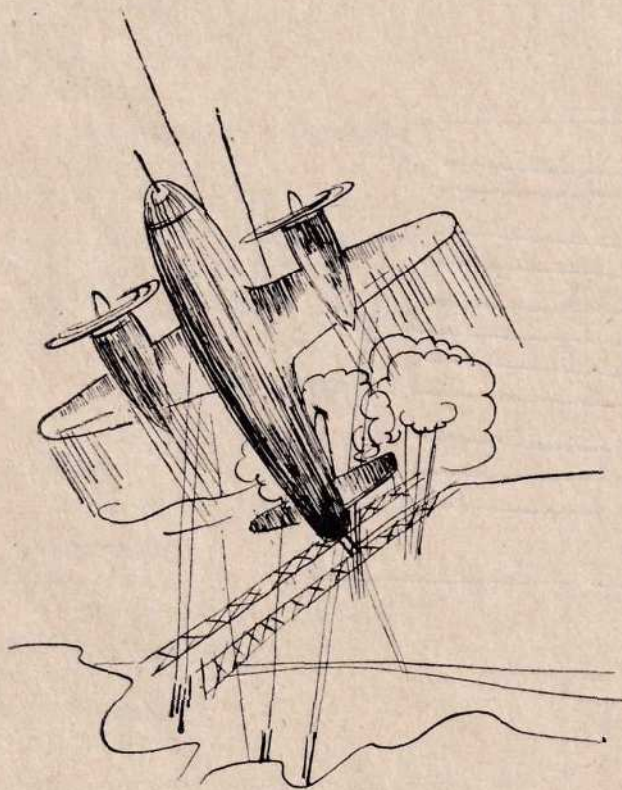
★★

Le rideau des nuages s'est relevé à 450 mètres, mais sur la plaine des bancs épars de stratus flottent à une centaine de mètres. Le Maraudeur ricoche de

l'un à l'autre, apparaît et disparaît derrière ces écrans qui le servent. Le double fil d'acier de la ligne luit à travers les arbres de la Harth ; déjà des rafales de mitrailleuses tracent leurs trajectoires tardives à la poursuite de l'avion qui pique, car à la sortie de la courbe des rails, voici qu'apparaît la cage métallique du pont.

Alors rien n'existe plus que ce treillage serré de câbles et de poutres rigides, qui s'entrecroisent d'une rive à l'autre, et que cet avion fantôme surgi des nuages et qui se lance, trappes ouvertes, à plus de 200 miles à l'heure, vers sa proie surprise. Il prend le pont dans sa longueur, au cap 110, et l'aborde en vol rasant. Et tout se précipite à un rythme hallucinant. Le déclenchement des bombes à l'intervalle affiche de 50 mètres. La D.C.A. affolée qui tiraille dans tous les sens. La mitrailleuse de capot qui répond à son tour, ajoutant à la terreur qui se lit sur les visages des Allemands dans leurs camions et sur leurs char, — car le pilote est si près d'eux, 5 mètres à peine, qu'il peut discerner leur expression d'épouvante. Les poutrelles, tordues ou affaissées par les bombardements antérieurs, défilent sous les plans. Des obus claquent contre la coque de métal.

Les trappes se referment, et déjà l'avion cabré se redresse en virant à droite et plonge dans les nuages qui de nouveau l'abritent. Pas si vite, toutefois, que le pilote n'ait eu le temps de voir, loin derrière lui, jaillir une immense colonne d'eau tout contre le pont, puis — si tard qu'elle lui paraît ne pas devoir surgir — une autre, derrière.



Et la ronde reprend, au-dessus des plaines et des vallées, parmi les brumes et les nuées, jusqu'au terrain où tant de regards anxieux scrutent, depuis de longs instants, les cieux.

J'aurais voulu sonder ce mystère humain, car l'homme s'attache toujours à ce qu'il rencontre d'exceptionnel, et son inquiète curiosité l'attire invinciblement vers ce qui le dépasse tout en lui ressemblant.

L'avion est là, dans l'immense hangar où l'on panse ses plaies. Sa coque d'argent, où un scorpion noir arque ses segments fuselés, ne porte que de faibles traces de la lutte qu'il a vécue. Quelques trous ronds, cernés d'une colle-rette de copeaux de métal enroulés et des suintements de liquide hydraulique qui gouttent sur le sol gras. Mais dans ce lieu sans caractère : « Rauchen Verboten » — « Tech. Stores » — où passent des corvées de prison-

niers allemands, rien ne vibre et rien n'émeut. L'avion, avec son ventre clair et son dos brun, n'est plus qu'une chose sans âme, et il ne garde rien de la pensée hautaine qu'il recéla et qu'il servit.

L'homme ? Je sais qu'il ne livrera rien, lui non plus. Aux questions qui lui seraient posées, il ne répondrait qu'en se tournant vers le passé : « Cette mission, je la méditais depuis douze ans », ou vers l'avenir : « Il est peut-être pré-

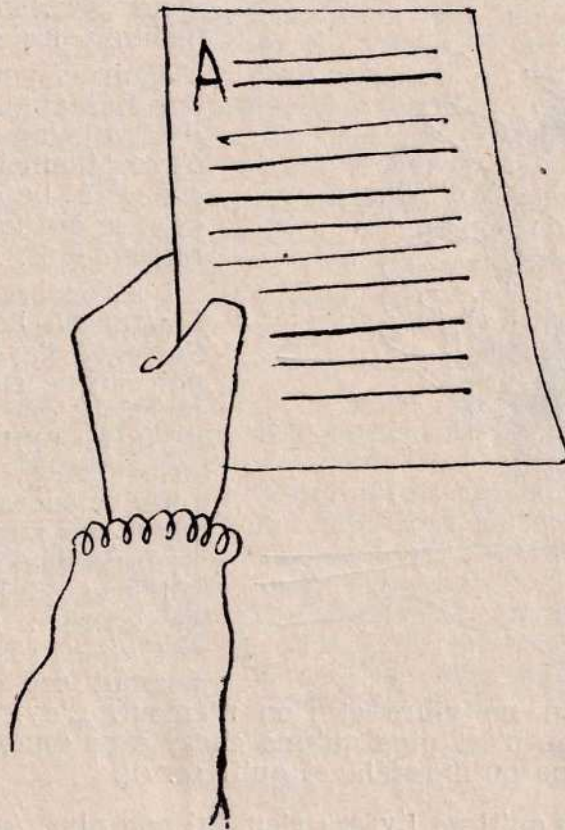
férable d'attaquer complètement en « vol rasant ». Mais il ne dirait rien de l'essentiel, qui n'appartient qu'à lui, à jamais. Car cet instant unique où, dans le grand tournoiement de la D.C.A. en panique, il s'est rué sur le pont, l'instant où il a déclenché ses bombes et le tir de sa mitrailleuse, l'instant où il a pu lire la terreur sur le visage des ennemis confondus par tant d'audace... cela ne se décrit pas, cela ne se raconte pas, cela ne peut que se vivre, dans une ivresse qui reste incommunicable.

Et certes, après, lorsque ce vol est terminé, lorsque depuis plus d'une heure le fracas du combat s'est tu et qu'on vient de mettre pied à terre, on peut laisser retomber le masque de la froideur et dire, d'une voix abitudinaire, sans trace d'émotion : « Ah ! pardon, j'ai oublié de remplir la forme A ».

Mais pendant des jours et des jours renaîtra en lui le souvenir toujours jaillissant de l'heure extraordinaire sans cesse recommencée — pendant des nuits et des nuits ressurgira, des ténèbres et du songe, l'émotion surhumaine une fois éprouvée. Car celui à qui il fut donné d'approcher les Dieux est définitivement marqué d'un signe ; et toute sa vie il entendra retentir et se prolonger en lui l'écho d'harmonies que ne saurait percevoir l'oreille dure des hommes attachés à la glèbe originelle.

G. COURTIN.

(Illustrations de SAINT-CALBRE)



Ce que vous devez savoir

PROMOTION AU GRADE SUPÉRIEUR

OFFICIERS

Au grade de Colonel :

Les Lieutenants-Colonels :
ALBERTUS René,
RICARD Jean.
THORET Jean.

Au grade de Lieutenant-Colonel :

Les Commandants :
DE LOUSTAL Charles.
MARTELLY Pierre (1).

Au grade de Commandant :

Les Capitaines :
AVENARD Jean.
DUSSOL Jean.
GAZZANO Humbert (1).
GELIN Charles.
KLEIN Pierre.
LAMY Jean.
LANGLOIS René.
MARTIN Raymond.
MITTERAND Jacques.
VARRY Jean.

Au grade de Capitaine :

Le Lieutenant :
ROCHAIX Marcel (1).

(1) *Journal Officiel* n° 168 du 17 juillet 1949, page 6.956.

Journal Officiel n° 234 des 3 et 4 octobre 1949, page 9.907.

SOUS-OFFICIERS

Sont nommés à compter du 1^{er} mars 1949.

Au grade d'Adjudant-Chef :

L'Adjudant :
BENOIT Henri.

Au grade d'Adjudant :

Les Sergents-Chefs :
DUBOURG Robert.
METIVET Robert.
MILLE André.

Sont nommés à compter du 1^{er} juin 1949.

Au grade d'Adjudant-Chef :

L'Adjudant :
DAGOT Alphonse.

Au grade d'Adjudant :

Les Sergents-Chefs :

COMBE Maxime.
DELPLANQUE Henri.
MEYNARD Guy.

Au grade de Sergent-Chef :

Les Sergents :
CHOSSON Georges.
TALFUMIÈRE André.

Journal Officiel n° 152 des 27 et 28 juin 1949, page 6.336.

Sont nommés à compter du 1^{er} septembre 1949.

Au grade d'Adjudant-Chef :

Les Adjudants :
COURVALET Alfred.
PERELAHAILLE Auguste.
THOURY Robert.

Au grade d'Adjudant :

Les Sergents-Chefs :
BINEY Jean.
GATARD Hubert.
PILLORE Marcel.
SANTIAGO Roger.

Journal Officiel n° 214 du 10 septembre 1949, page 9.172.

Sont nommés à compter du 1^{er} décembre 1949.

Au grade d'Adjudant-Chef :

L'Adjudant :
LLOPIS Yvon.

Au grade d'Adjudant :

Le Sergent-Chef :
STEINER Eugène.

Journal Officiel n° 289 du 8 décembre 1949, page 11.852.

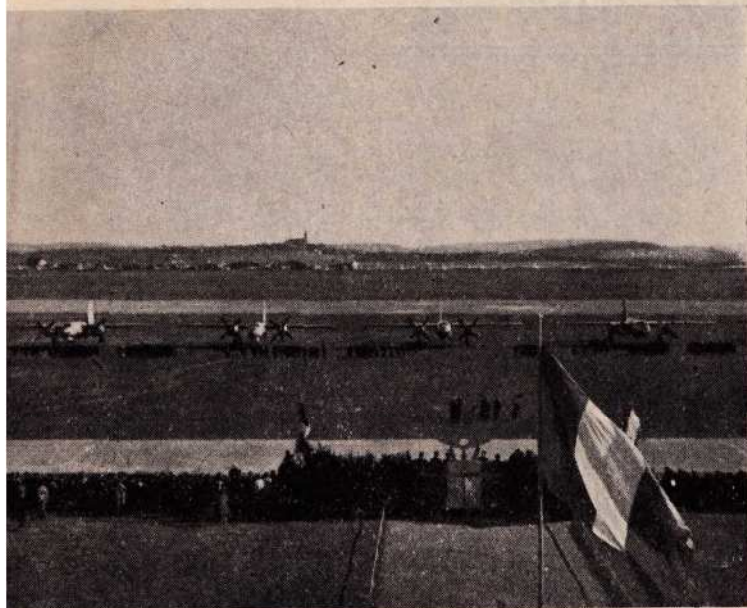
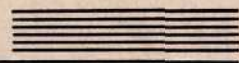
MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE

Décret du 19 septembre portant attribution de la Médaille de l'Aéronautique.

Sont décorés de la Médaille de l'Aéronautique à titre normal :

Lieutenant-Colonel GROSNIER Paul.
Lieutenant-Colonel DAVID Marius.
Capitaine JANCOVICI Lazare.

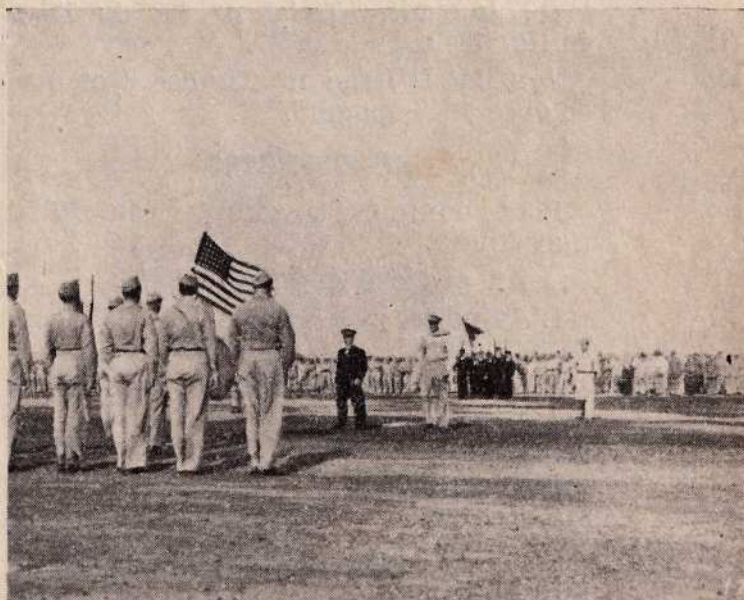
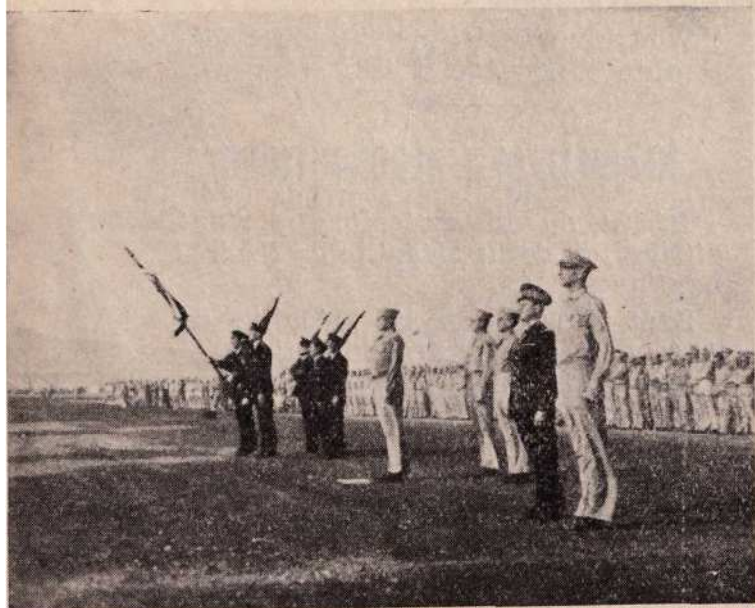
Journal Officiel n° 228 des 26 et 27 septembre 1949, page 9.604.



La dernière revue à Mengen



Prise d'armes au
31^e Bomb^r Gr.



HISTOIRE DE CHASSE

... , Histoire vraie

La scène se passe à Saint-Dizier peu après la cessation des hostilités.

La Brigade de Bombardement est en effervescence. Pensez donc, le Ministre doit arriver d'un instant à l'autre accompagné du Chef d'Etat-Major Général pour recevoir le Régiment Normandie-Niémen rentré d'U.R.S.S.

Un grand coup de nettoyage a été fait dans les baraques de l'Etat-Major et on a même poussé le raffinement jusqu'à terminer pour cette occasion l'installation d'un chalet de nécessité ; mais il manque encore les appareils de chasse d'eau. Cependant, à la dernière minute, on apporte ces fameux appareils. Un peu de plâtre, quelques clous, un branchement rapide. Ça y est, tout est prêt pour une inspection ou un éventuel besoin des Officiels.

Dans le clair soleil matinal les troupes se mettent en place en bordure du Runway. Les « Maraudeurs » aux capotages décorés de nombreuses bombes peintes, s'alignent larges et majestueux sur leurs parkings. Autour des « Yaks » fins et racés les invités curieux tâtent, s'étonnent, admirent. Des musiques déjà se font entendre.

A l'Etat-Major, chacun se donne le dernier coup de brosse et s'apprête à rejoindre l'emplacement réservé aux Officiers sans troupe. Tout à coup l'Aspirant X..., probablement saisi d'un malaise intempestif, blêmit, tourne sur lui-même, hésite puis, comme à regret, se précipite dans le nouveau chalet de nécessité.

A peine est-il installé qu'on entend un vrombissement dans le ciel. Un appel retentit : tout le monde en piste... Bref rassemblement. Un coup d'œil du chef... c'est bien cela ! X... a disparu. On cherche, on crie. Le nom de l'Aspirant est lancé à tous les échos. Le malheureux, à ces appels, abandonne l'incommode position accroupie qu'il venait de prendre à l'instant, remonte sa culotte, tire d'un geste brutal la chaînette qui se trouve à sa portée. Catastrophe : le plâtre frais cède et la chasse lui dégringole sur le crâne.

Fin de matinée. La revue passée, le Ministre est satisfait. Les généraux sont en pleine euphorie. Le cortège officiel arrive devant l'ancien garage somptueusement décoré, où un repas plantureux va être servi.

Marseillaise. Le Ministre suivi de la cohorte étoilée pénètre dans la salle vide.

Pas tout à fait vide cependant car un Aspirant à la tête enveloppée de bandes blanches légèrement teintées de rouge se repose juste à côté de la porte. Il se lève péniblement, fait claquer les talons, essaye d'esquisser le raide salut qui lui est habituel, se présente :

— Aspirant X... de l'Etat-Major de la B.B.M. 11...

Un Général, plein de sollicitude, s'approche.

— Vous avez été blessé mon ami ? Accident ?

L'autre, avec un vague sourire confus, répond, hésitant :

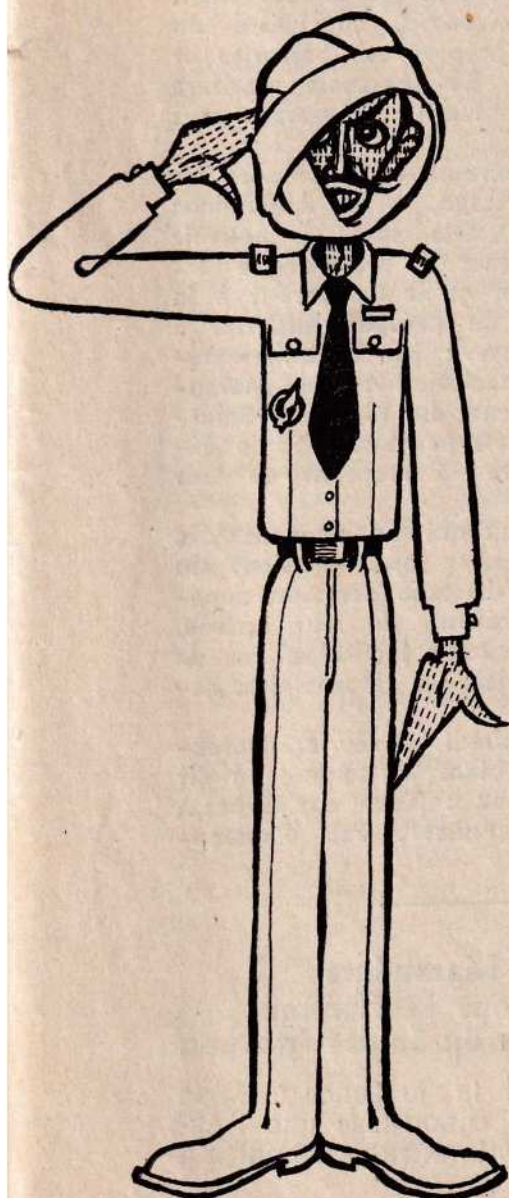
— C'est... c'est la chasse, mon Général !

— Tiens, vous êtes chasseur, c'est curieux, je croyais avoir compris que vous apparteniez au bombardement...

Le Général passe et cependant que les camarades avertis de « l'accident » cachent difficilement leur envie de rire, tout le monde se met en place et le repas commence.

M. D. (1)

(1) Merci, mon Colonel, de cet amusant souvenir. L'Histoire s'en souviendra... La petite... bien sûr ! (N.D.L.R.).



LA VIE DE NOTRE ASSOCIATION

Assemblée générale

L'ASSEMBLEE GENERALE DE NOTRE ASSOCIATION SE TIENDRA LE VENDREDI 10 FEVRIER 1950, A 18 h. 30, AU CERCLE MILITAIRE, PLACE SAINT-AUGUSTIN, A PARIS (METRO SAINT-AUGUSTIN).

ORDRE DU JOUR :

RAPPORT MORAL.
RAPPORT FINANCIER.
RENOUVELLEMENT PARTIEL DES MEMBRES DU BUREAU.
QUESTIONS DIVERSES.

TOUS LES MEMBRES ADHERENTS A L'ASSOCIATION SONT PRIES D'ASSISTER A CETTE REUNION.

LE COMITE DIRECTEUR.

Banquet annuel

Suivant la tradition, l'Assemblée Générale annuelle sera suivie d'un Banquet, qui aura lieu au Cercle Militaire, place Saint-Augustin, à Paris, à 20 heures.

Prix du Banquet : Hommes de troupe et Sous-Officiers : 650 fr. Officiers : 750 fr.



Nous espérons que les adhésions vont venir nombreuses, non seulement de Paris, mais aussi de province et des territoires d'outre-mer.

Les occasions de se rencontrer et de se retrouver ne sont pas très fréquentes

et nous pensons que vous profiterez de ce prétexte presque officiel et en tous cas valable pour venir vider un pot à la santé des Maraudeurs.

On vous promet un bon menu. On vous promet une honnête ration de boissons diverses. Et si ces contingences matérielles ne suffisent pas à vous tenter, sachez par ailleurs qu'on s'efforcera de recréer une ambiance Maraudeur qui vous rappélra les plus beaux jours de la belle époque. Pour le chahut final, le camarade Avenard, spécialiste du genre, a déjà préparé ses batteries et ses orchestres. Le spectacle méritera d'être vu et entendu. Empressez-vous d'en profiter.

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 à la dernière page du présent Bulletin, à l'adresse suivante : M. Buccaille, trésorier de l'Association « Les Maraudeurs », 104, rue du faubourg Saint-Honoré, Paris. Ils peuvent, s'ils le désirent, y joindre le montant de leur adhésion.

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

Donc au vendredi 10 février. Notez-le et notez-le bien. Et comme on dit en d'autres lieux : Tous aux urnes... (c.-à-d. au banquet). Pas d'abstentions !

Les Maraudeurs ranimeront la flamme sur la Tombe du Soldat Inconnu

Profitant de la présence à Paris des nombreux camarades que l'Assemblée Générale aura rassemblés à

Paris, le Comité Directeur a pris des dispositions pour que notre Association se rende le samedi 11 février 1950, à 18 h. 30, à la Tombe du Soldat Inconnu, où elle participera à la cérémonie de la Flamme.

Il y a donc intérêt à ce que vous soyez nombreux à faire escorte à votre Comité pour cette réunion.

Au cours de l'Assemblée Générale, toutes indications utiles seront données concernant l'heure et le point de rassemblement.

Notez donc une fois encore : samedi 11 février 1950, Les Maraudeurs à l'Arc de Triomphe.

Cotisations

Nous ne nous lasserons pas de faire des appels, tant que vous ne vous serez pas décidé à vous mettre en règle avec le Trésorier, pour votre cotisation.

L'appel que nous avons adressé dans le dernier Bulletin a été certes entendu. Mais partiellement entendu, seulement. Nombreux sont encore ceux qui attendent. Trop nombreux, même.

Il faut en finir ! Dans sa dernière réunion, le Comité Directeur a décidé de faire imprimer un millésime destiné à être placé sur les cartes d'adhérents. Seuls ceux qui auront acquitté leur cotisation, recevront ce millésime et continueront à recevoir le Bulletin.

Qu'on se le dise.

Notre Secrétariat et les opérations postales

Notre Association qui n'a pour vivre que le produit de ses cotisations, n'est pas riche. Mais elle vit.

Si elle peut vivre, c'est parce que dans sa gestion, elle pratique l'économie à longueur de journée.

La bienveillante générosité de l'un de nos Vice-Président, M. LÉON CHIRIS, nous permet d'avoir, sans bourse délier, un siège social confortable et pratique.

Par ailleurs, nous nous efforçons de réduire au maximum les lourdes

dépenses qu'occasionnent dans tous les groupements les opérations postales.

C'est ainsi par exemple que pour ne pas charger notre budget modeste, nous adressons en échantillon non recommandé les insignes qui nous sont demandés par les adhérents.

Il arrive, de ce fait, que quelques envois s'égarent. Nous préférons courir ce risque que de dépenser 60 fr. d'envoi pour un insigne qui en vaut 100.

Si donc certains d'entre vous n'ont pas reçu les insignes qu'ils ont commandés et payés, qu'ils ne crient pas à la négligence ou à l'indifférence. Qu'ils nous en avisent, passé le délai d'un mois et nous leur ferons gratuitement un deuxième envoi. Mais ce sont là des exceptions, car jusqu'à maintenant, nous n'avons pas enregistré plus de 3 % de perte.

Toujours dans le même esprit d'économie, nous prions les adhérents qui nous écrivent pour demander un renseignement, de vouloir bien joindre à leur lettre un timbre pour la réponse. Un timbre également pour les adhérents qui désirent obtenir un reçu de leur cotisation.

Et d'avance à tous, merci.

Dons généreux

Dans le dernier numéro de notre Bulletin, nous avions demandé aux adhérents qui étaient en mesure de le faire, de nous aider à remplir notre Caisse de Secours.

Signalons, en remerciant les généreux donateurs, les dons que nous avons reçus à cet effet :

M. CASTEL, Saïgon : 550 fr.

Lieutenant André MARIE, Thiès : 600 fr.

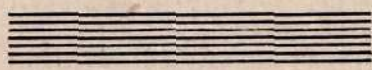
M. DE THOREY, Lyon : 1.000 fr.

Lieutenant SAGAZAN, Clamart : 100 fr.

Lieutenant LATAPIE, Paris : 600 fr.

Un ancien Lourd : 500 fr.

Puissent ces quelques exemples susciter de nombreux imitateurs.



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^{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 Villeforte, du C.E.A.M., Mont-de-Marsan.

Pour la 34^e Escadre et le « France-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 : 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 Lieutenant-Colonel David, C.P.O.M., caserne des Petites-Ecuries, Versailles (S.-et-O.).

Franche-Comté 2/52

GROUPE

"FRANCHE-COMTÉ"



DES NOUVELLES D'INDOCHINE

Le Lieutenant-Colonel LAGER, qui n'a pas voulu laisser le Franche-Comté 2/62 partir en Indochine sans

l'accompagner, et qui est maintenant un des grands patrons du transport en ces lointaines régions, nous envoie de ses bonnes nouvelles.

Il est bon de rappeler que : désigné pour le théâtre d'opérations d'Extrême-Orient, le « Franche-Comté » devait tout à la fois quitter ses Maraudeurs pour des J.U. 52 et abandonner Blida où il séjournait depuis plusieurs années. Noblesse oblige... Tous furent volontaires puisqu'il s'agissait d'aller travailler pour le bien du pays...

Et voilà comment le dernier groupe de Maraudeurs est parti tout d'un bloc sous la conduite du Commandant N'GUYEN pour sa nouvelle destinée !... Chaleur d'Afrique ou chaleur d'Indochine, les Comtois n'en sont pas à ça près pour montrer leurs qualités ! Bravo pour le bel exemple qu'ils ont donné et merci au Colonel LAGER qui « n'a pas hésité à rassembler sous son autorité à la fois papier, encre, porte-plume pour les utiliser avec une habileté de tacticien consommé afin d'en obtenir le rendement optimum... ».

Ce rendement sera toujours pour nous celui qui permettra d'avoir des nouvelles des anciens.

Bretagne 2/20

GROUPE

"BRETAGNE"



Les anciens du « Bretagne » désirent former un club et déjà certains d'entre eux ont pris l'habitude de se

réunir tous les mardis soirs à partir de 21 heures à l'adresse suivante :

Bar « Michel », 3, rue Sainte-Anne (près de l'avenue de l'Opéra). Téléphone : Richelieu 91-25. Métro : descendre station Opéra ou Palais-Royal.

C'est ainsi qu'à la réunion du mardi 13 décembre dernier, se sont retrouvés dans une ambiance « marauder » : Dagot, Bordes, Aubry, Gouwy, Diétry, Larriault, Poursin, Meynard, Pevet, Tauzin dit Siquina, Mémé, Choquet, Derouet et Rivereau.

UNE AMICALE REUNION A SALON-DE-PROVENCE

Le 10 novembre 1949, une vingtaine « d'anciens Maraudeurs » de la Base Aérienne de Salon-de-Provence, se sont réunis pour saluer l'arrivée du Colonel DUCRAY, nommé récemment Commandant en second de la Base Aérienne et Commandant de la Division d'Instruction de l'Ecole de l'Air et de l'Ecole Militaire de l'Air.

La réunion eut lieu dans le bar... (ô tradition, que d'arrosages on commet en ton nom) de l'Escadrille Bimoteurs (comme il se doit).

En un petit laïus plein de finesse, le Colonel DUCRAY remercia de cette intention, les Officiers et Sous-Officiers présents, souligna la nécessité de garder parmi nous l'ambiance de Villacidro et de Saint-Dizier, et souhaita qu'à intervalles assez proches, nous organisions de semblables réunions. Il proposa d'adresser à M. le Général BODET et à tous les anciens Maraudeurs combattant en Indochine, une photo signée par tous les présents.

Puis les bouchons sautèrent avec un bruit sec, le champagne pétilla dans les coupes, et le ton de la conversation s'éleva en fonction inverse de la baisse de niveau dans les bouteilles de cet excellent champagne brut qui réjouit les cœurs et fait phosphorer les cerveaux.

La photo prise devant l'un des derniers B. 26 de glorieuse mémoire, clôtura cette réunion.

Etaient présents :

Du Groupe « Bretagne » : Le C^{ne} PETRUS, le L^t AUBERT, l'A.C. SOUCHON et le S.C. VOURLAT.

Du Groupe « Maroc » : Le C^{ne} SAVOYE, l'A.-C. BOGAIS et l'Adj^t CARBONNEL.

Du Groupe « Gascogne » : Le L^t BACHETTA, Le S.-L^t ROUAUX et le S.C. MOULT.

Du Groupe « Franche-Comté » : Le S.-L^t DE BOISBOISSEL, l'A.C. JACQUET, M^r ARCHIMBAULT (ex L^t), l'Adj^t BEDENC et le S.C. SEGUY.

De la 34^e Escadre : Le S.C. JOUBERT.

De la 11^e B.B.M. : Le L^r ROQUES, les A.C. CHEVALLIER et CASTAGNIER.

CARNET BLANC

M. Louis BERTOMEU a épousé le 10 décembre Mlle Renée MUSSEAU, de Paris. La cérémonie a été célébrée en l'église du Bourget-du Lac (Savoie).

— On annonce le mariage de M. Bernard LIZÉ avec Mlle Jeanne LECOQ, célébré en l'église de Paramé (I.-et-V.), le 27 décembre dernier.

— L'adjudant PÉRIHRIN est l'heureux papa d'une fille Maryse-Paule (Section photo. E.M.A.O.F.).

Toutes nos félicitations et nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

CARNET ROSE

— Annick et Sylvie FOSTIER sont heureuses de vous faire part de la naissance de leur petit frère, Alexis. (Suresnes, 24, rue de Verdun).

— Le Commandant et Mme J.-H. Goy font part de la naissance de leur 3^e fille Geneviève. (Lyon).

— Bruno et Hervé MELINE ont la joie de vous faire part de la naissance de leur sœur Chantal. (5, rue Danguéau, Paris, 16^e).

— Bernard MANGIN est heureux de vous annoncer la naissance de son petit frère Claude. (100, rue de la Paix, Le Perreux (Seine)).

Nos meilleurs vœux de prospérité

pour les enfants et toutes nos félicitations aux parents.

DEUILS

Nous avons appris avec un profond regret la mort de l'Adjudant-Chef mécanicien Frédéric CARRETIER, survenue en service commandé dans l'accident du Dakota n° 050, le 16 juillet 1949 à Marsa-Matrouch.

L'Adjudant-Chef Maurice FOLCH, son épouse et ses enfants Mauricette, Madeleine, Roger et Michel ont la douleur de faire part de la mort de leur fils et frère Jean-Claude, survenue accidentellement le 30 octobre dernier, sur la route près de Singen, en zone française d'occupation.

M. Henri BENOIT, (293, rue de Vaugirard, Paris), a la douleur de faire part de la mort de sa fille Annic, survenue le 6 novembre 1949 à l'âge de 9 mois et demi.

Nous apprenons avec un vif regret la mort accidentelle survenue à Bièvres (S.-et-O.), le 3 novembre dernier de l'adjudant Germain BOUZEAU, de l'ex-34^e Escadre et ex-chef du secrétariat opérations de la 62^e esc. de Transport à Alger.

Nous adressons à ces familles si douloureusement éprouvées, l'expression de nos condoléances attristées.

Les anciens du G.B.M. 1/22 « Maroc » travaillant à Air-France, tiennent à porter à la connaissance de tous les anciens « Marauders », la douleur qu'ils éprouvent en la perte de leur camarade Camille FIDENCY, ancien pilote de la 2^e Escadrille qui a trouvé la mort en faisant son travail aérien, dans la terrible catastrophe des Açores.

FIDENCY, qui avait toujours conservé son esprit d'escadrille, venait souvent retrouver les anciens du « Maroc » lors de ses fréquents passages à Orly. Il devait bientôt passer premier pilote et était déjà un habitué de l'Atlantique Nord.

Tout comme Oscar PORVA qui trouva la mort dans un accident semblable, à Lisbonne en 1947, FIDENCY est le deuxième pilote que les anciens du 1/22 (groupe Air-France) voient disparaître de leur groupe.

Que Mme Camille FIDENCY et toute sa famille trouvent ici l'expression de la grande douleur qui nous unit à elle en cette triste circonstance.

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 »

Abonné^t 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 Marauders, 104, Rue du Faubourg-Saint-Honoré, PARIS.

MERCI !

LA MAISON DRAGO, SPECIALISEE DANS CE GENRE DE TRAVAIL, A CREE POUR NOUS UN INSIGNE « MARAUDER ». CET INSIGNE, DESTINE A ETRE MIS A LA BOUTONNIERE, PORTE SUR UN FOND EMAIL BLEU CIEL, UN AVION MARAUDER AVEC, EN SURIMPRESSION, LE NOM DE NOTRE ASSOCIATION.

CET INSIGNE SERA ENVOYE A TOUS LES MEMBRES DE L'ASSOCIATION QUI EN FERONT LA DEMANDE, CONTRE ENVOI D'UNE SOMME DE 100 FRANCS ADRESSEE A M. LE TRESORIER DE L'ASSOCIATION LES MARAUDERS, 104, FAUBOURG SAINT HONORE, PARIS. — COMPTE CHEQUES POSTAUX : PARIS, 6058-84.

ADDITIF

à la liste des Membres adhérents à l'Association " LES MARAUDERS "

6^e LISTE (Voir N^{os} 4, 5, 6, 7 et 8 du Bulletin). — Membres inscrits depuis le 1^{er} Octobre 1949)

BRENOT Roger, S.R.M.A.A., 4, rue Saint-Simon, Alger.	A
CARNEAU Michel, 2, rue Ferdinand-Duval, Paris (4 ^e).	A
CASTAINGS Jean-Marie, Hôpital militaire Begins, 69, av. de Paris, Saint-Mandé (Seine).	A
CHEVREUX (Lieut.) Georges, Ecole Transmissions n ^o 725, Châteauroux (Indre).	A
CLARET Maurice-Marcel, E.R.C.M. de Thouars (D.-S.).	
EVAIN Eugène, « Les Gravières », Enval (P.-de-D.).	
GACI (Sergt) Gilbert, Promotion P. 20, Base aérienne 707, Marrakech (Maroc).	A
HEBERT Jacques-Paul, 24, rue Paul-Bert, Paris.	
LATAPIE (Lieutenant) Justin, 2, rue Cler, Paris (17 ^e).	A
LIEBAUT Guy, 114, avenue de Versailles, Paris.	
LURKEFEDDER (Adj) Jules, Parc 2/102, Base aérienne Dijon (Côte-d'Or).	A
MARIE André-Victor, G. T. 1/63 Bretagne, Thiès (Sénégal) A. O. F.	A
MAURICE Gabriel-Henri, G.T.L.A. 1/60, B. A. de Villacoublay (S.-et-O.).	
MOREAU André-Michel, G.T. 1/25, Mérignac (Gironde).	
MOUGNAUD Paul, 10, rue Francis-de-Pressensé, Saint-Denis (Seine).	A
MOULY Louis, 28, rue de la Résistance, à Lucé (Chartres).	
OREL Michel, Ecole des Pupilles de l'Air, à Grenoble (Isère).	
ORSOLINI François, 5, rue de Tanger, Alger.	A
POTOT Marcel-Henri, rue du Canal, à Brazey-en-Plaine (Côte-d'Or).	
RAULT Marcel, maire de Trégueux, par Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).	A
SEGALAS Paul-Noël, 34, rue Godot-de-Mauroy Paris.	
THONELIN Jacques, 34, rue Chaptal, Levallois-Perret (Seine).	A
VINCENT Aimé-Jean, 23, avenue Jean-Jaurès, Saint-Fons (Rhône).	A

CHANGEMENTS D'ADRESSES

AUBRY (Adjudant), C.I.P.A.A., Petites Ecuries, Versailles (S.-et-O.).
 AVENARD (Commandant), Base aérienne, Villacoublay (S.-et-O.).
 BABERT Gilbert (Adj.-Chef), S/G M.M.T.A./114, Boul. Charner, à Saïgon (Indochine).
 BEAUMONT Jean, Sect. postal 50916, B.P.M. 405.
 BECHADE Armand (sergent), A.S.R.M.A. 862, Sect. postal 56098, B.P.M. 523 A.
 BETAÏLLE Paul (sergent), G.T. 2/62 Franche-Comté, S. p. 55.992, B.M.P. 403, T.O.E.
 BONNEMAÏNS A. (sergent), G.T. 2/61 Anjou, Sect. postal 50916, B.P.M. 405, T.O.E.
 CADIOU Jean, 39, rue de la Moselle, Nilvange (Moselle).
 CARRETIER (Mme Veuve), 8, rue des Chapeliers, Foix (Ariège).
 CHALAMEL Pol (sergt.-chef), C.T.A. 807, Base aérienne El Alouina (Tunisie).
 CHAMBONNIER, C.E.V., Brétigny-sur-Orge (Seine-et-Oise).
 CHAUVELOT Marcel, 7, rue Alfred-de-Musset, Port-à-l'Anglais, Vitry-sur-Seine (Seine).
 COLIN Marcel (Capitaine), Sect. postal 81.216 par B.P.M. 420.
 DEROCCQ André, 137, rue du Château, Paris (14^e).
 DONZEL Jacques, 12, Chemin de la Ranquette, Nîmes (Gard).
 DUBREUIL Paul, Base aérienne de Brazzaville (Moyen Congo), A.E.F.
 HAUTESSE (BOULET D'), météorologiste, Papeete (Tahiti).
 GELEE Gal, Inspecteur technique de l'Armée de l'Air, 26, boulevard Victor, Paris.
 HALLET Claude, Quartier Mendès, Mourmelon-le-Grand (Marne).
 HUART Aristide, Café La Belle-Vue-du-Nord, à Warcq (Ardennes).
 KAMMERER (Capitaine), C.I.E.T., Toulouse-Franczal (Haute-Garonne).
 LADARRE (Lieut.), D.S.T. de la 1^{re} Région aérienne, Caserne Krien, Dijon (Côte-d'Or).
 LEDE Maurice (Lieut.), 81, Cours Desbiey, Arcachon (Gironde).
 LEFEBVRE (Capitaine), C.E.A.M., Mont-de-Marsan (Landes).
 LOMBARD (Capitaine), Sect. postal 99.028, B.P.M. 517.
 MARTIN André (Adj.-chef), Place de l'Eglise, à Francueil (Indre-et-Loire).
 MEYNARD Guy, 9, rue des Apennins, Paris (17^e).
 MOINE Albert (Lieut.), G. T. 1/62, Base aérienne, Maisons-Blanche, Alger.

MONTARRY Georges (Lieut.), Sect. postal 50916, B.P.M. 405.
NOEL Roger (Adjt.-chef), Combronde (Puy-de-Dôme).
OLRY Henri (Adjt.-chef), Ecole des Pupilles de l'Air 741, Grenoble (Isère).
PAMELAERE (de), bar-restaurant, Aérodrome de Mitry-Compans (Seine-et-Marne).
SAGAZAN (Lieut.), 46, rue de Meudon, Clamart (Seine-et-Oise).
SAHUC Louis, 13, rue des Ecrevées, Reims (Marne).
SALVARELLI Lucien, 25, rue Jules-Guesde, Alfortville (Seine).
SCHILLING Pierre, 15, place Haslinger, Colmar (Haut-Rhin).
SOULEAU Félix (Capitaine), G.M.M.T.A., 35, rue Saint-Didier, Paris (16^e).
VIALLES Jean (Adj.-chef), Sect. postal 99.130, B.P.M. 523.
VISEUX (Sergt.-chef), Base aérienne 708, Bataillon de l'Air, Meknès (Maroc).
WINJGER Jean (Adjt.), E.G.A.A. 615, La Sénia-Oran (Algérie).

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 ».

BEAUVIEUX Max, 518, Route de Toulouse, Bègles (Gironde).
BELLAVALL Francis, C.R.R.T. 462, Base aérienne, Blida (Algérie).
CHARRET Molière, C.R.R.T. 462, Base aérienne, Blida (Algérie).
CHEMIDLIN (Lieut.-Col.), E.M.A.A., 9, place Joffre, Paris.
CORNELOUP André, C.R.R.T. 462, Base aérienne Blida.
DAMIENS Ernest, Maison Lopez, rue Raymond-Poincaré, Blida.
DAUMARIE Emile, Base aérienne Blida.
DESFORGES Paul, C.R.R.T. 462, Base aérienne Blida.
DIVOUX André, Base escadre 950, Maison-Blanche, Alger.
DOUILLET Henri, rue Gaston-Doumergue, Châlet n° 10, Blida.
GOGUEY Francis, C.R.R.T. 462, Base aérienne Blida.
GUERRE-GENTON Marcel, G.T. 1/62, Maison-Blanche (Alger).
HARRIBEY Henri (Sergent), E.M. 62, Esc. Transport, Maison-Blanche, Alger.
LE GUYADER Eugène, C.R.R.T. 462, Base aérienne Blida.
LE HOUEDDEC Louis, C.R.R.T. 462, Base aérienne Blida.
HUE Pierre (Capitaine), Groupe Touraine, Orléans-Bricy (Loiret).
LAUGUSTIN Roger (Sergent), G.T. 1/62, Maison-Blanche, Alger.
LESSAY, 37, rue Sambre-et-Meuse, Paris.
LHUIILLIER Raymond (Lieut.), G.T. 3/15, Le Bourget (Seine).
LUCAS Henri (Caporal), E.M. 62^e Esc. Transp., Maison-Blanche, Alger.
MARLAUT René, G.T. 1/63 Bretagne, Thiès (Sénégal).
MARTIN Raymond (Capitaine), E.M. 62^e Esc. Transp., Maison-Blanche, Alger.
MEGEL Remy (Caporal), C.R.R.T. 462, Base aérienne, Blida.
ORLY Henri (Sergent), G.T. 2/62 Franche-Comté, Blida.
PENINOU Julien, C.R.R.T. 462, Base aérienne, Blida.
POUCINEAU (Sergent), Sect. postal 99057, B.P.M. 517.
RENAUD Cyrille, C.R.R.T. 462, Base aérienne, Blida.
SIGNORET Jean (Lieut.), Base aérienne, Villacoublay (S.-et-O.).
VERPILLAT Roland, Base aérienne, Blida.

Nous est retournée également avec la mention inconnue une lettre adressée au sergent-chef Jean JANS, Base école 701, Salon-de-Provence (B.-du-R.), dans laquelle nous lui adressions sa carte d'adhésion.



D^o pour une lettre adressée à M. LESSAY, 37, rue Sambre-et-Meuse, Paris (membre donateur).



Il est à remarquer que beaucoup de ces Bulletins qui nous ont été retournés portaient la mention : « Démobilisé », ou « parti sans laisser d'adresse ».

Nous nous refusons à croire qu'un militaire puisse quitter son unité, pour se perdre dans la nature, sans laisser aucune adresse.

Il est à croire que si certains vaguemestres voulaient, par simple esprit de camaraderie, se renseigner auprès des unités intéressées, ils seraient en mesure, sans grande difficulté, de trouver la trace du soi-disant « inconnu » et pourraient acheminer notre Bulletin vers sa nouvelle adresse. Quelques camarades Maraudeurs voudraient-ils leur en faire la remarque ?

Quoi qu'il en soit, nous insistons à nouveau auprès de nos adhérents démobilisés pour qu'ils nous indiquent, avant de quitter leur unité, l'adresse nouvelle à laquelle nous pourrions les suivre et les joindre.

AIR NOLIS

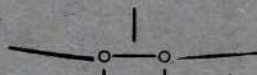
66, Rue Pierre Charron - PARIS

BALZAC 21-96

TRANSPORTS A LA DEMANDE

SUR AVIONS D C 3

FRÊT - 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°)



MARAUDERS...

Pour vos transports
votre bois de chauffage
votre charbon

Une seule adresse :

CHANTIERS DESBANS-DELICATO & C^{ie}

(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



Senegal 2/63



Franche-Comté 2/52



Gascogne 1/19



Bretagne 2/20



Bourgogne 1/32

