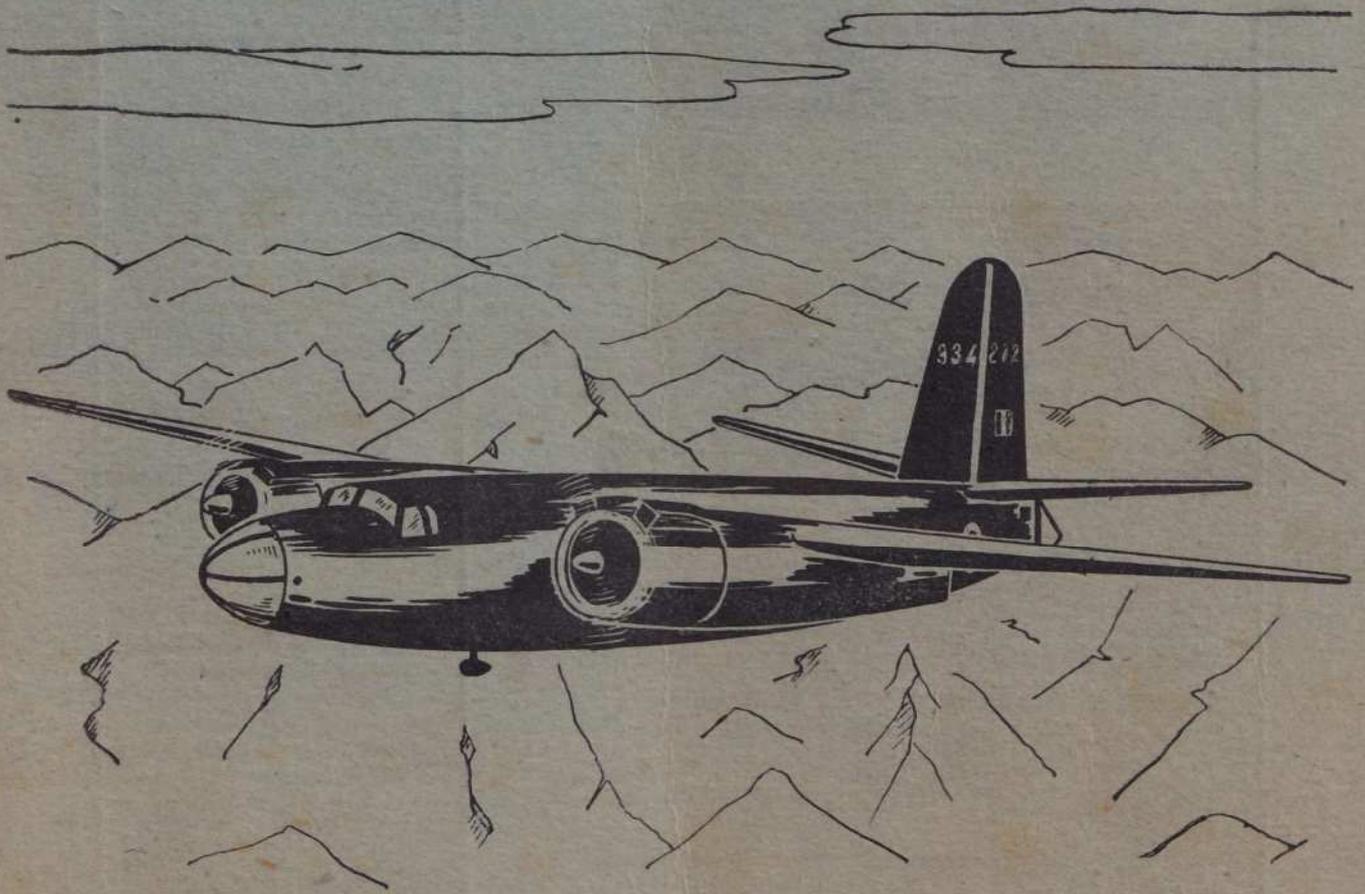


MARAUDERS



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^o 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 CHRIS

122, Boulevard Malesherbes, 122

PARIS (17^e)

BULLETIN N^o 15 - Décembre 1951

Sommaire

	Pages
G ^o BOUVARD - La mort du Colonel Steff..	1
Georges COURTIN - Le Double Voyage... Dans le ciel du Tonkin avec les B-26.....	3 11
G ^o GELÉE - Renouveau dans les Forces Aériennes Françaises.....	14 14
VARIÉTÉS - C' Amiot - Petites histoires d'une grande aviation	20
C' A - Plaidoyer de l'officier de réserve discipliné..	22
XXX - Souvenirs d'un officier d'active en période chez les réservistes ...	23
La vie de notre Association	25
ENTRE NOUS.....	30
Adhérents nouveaux et chang' d'adresse...	34

COMITÉ DE DIRECTION

Président :
Général BODET.

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

Secrétaire général :
Commandant SAUVANET.

Trésorier :
M. BUCCAILLE.

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



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

Compte Chèques Postaux :
PARIS 6058-84

LA MORT

du Colonel STEFF



Le vendredi 29 juin dernier, à Villacoublay, le Colonel Steff ancien commandant du Groupe « Sénégal » des Marauders a trouvé la mort sur son Vampire alors qu'il se préparait au défilé de la fête aéronautique du Bourget du 1^{er} juillet.

Le Colonel Steff laisse une veuve et sept enfants, auxquels l'association des Marauders adresse l'expression respectueuse de ses sentiments douloureusement attristés.

Nous reproduisons ci-dessous l'ordre général publié par M. le Général Bouvard, Commandant la 1^{re} Division aérienne, pour honorer la mémoire du Colonel Steff.

1^{re} DIVISION AERIENNE

P. C. le 2 Juillet 1951.

ORDRE GENERAL N° 28

Vendredi, avant la tombée du jour, le Colonel Steff entrait dans notre légende.

Ses amis, ses pairs, ses camarades, tous ceux qui ont servi sous ses ordres, tous ceux qui l'ont approché, perpétueront son souvenir, et pendant longtemps on s'entretiendra de lui dans nos mess, sur les bases, lors des rencontres d'aviateurs.

Le Colonel Steff était l'incarnation même de son arme et de son métier. Il s'en estimait le représentant, le garant. Pour être cela, pour le prouver, il était capable d'assumer tous les risques, en se jouant, le sourire aux lèvres.

Il imaginait mal, lui qui commandait des Vampires, de venir, à la veille d'une présentation en vol de ses appareils, se poser sur un terrain autrement qu'en réacteur. Cette suprême élégance lui a été fatale, ou plutôt nous a été fatale car ainsi nous avons perdu le Colonel Steff, et cette perte est irréparable pour nous, pour notre arme.

Maintenant le Colonel Steff repose, désormais son lot est la sérénité.

Mais beaucoup attendaient encore quelque chose de lui, avaient besoin de se sentir épaulés par lui, d'être dopés par lui. Les officiers, les sous-officiers, les soldats, les pilotes, les mécaniciens, qui servaient sous ses ordres admiraient en lui le chef, voyaient en lui l'âme de leur base, se groupaient spontanément autour de lui, et tous ne peuvent s'empêcher de penser avec quelque injuste rancœur à ce public, peut-être indifférent, du Bourget le 1^{er} juillet, à cette manifestation qui s'est soldée par la mort du Colonel Steff, du meilleur entre les meilleurs.

Ce ressentiment est une erreur bien qu'il soit normal que nous le ressentions et que nous montrions l'injustice de la douleur.

Le Colonel Steff appartenait à une lignée de chevaliers, à un type d'hommes d'élite que l'on retrouve à toutes les époques et qui risque son existence n'importe quand, n'importe où, pour rien, parce que le risque, la témérité, ne sont pas faits d'exception mais faits quotidiens, et que ce qui importe pour eux est l'exemple à donner constamment de risque et de courage gratuits dans les menus faits et dans les grandes choses.

Autrefois les chevaliers valeureux, les héros parmi les héros, se mesuraient dans la lice, pour le jeu, pour le plaisir des oisifs et risquaient pour ce jeu, pour ces oisifs, la mort ou la blessure. Cela n'étonnait pas ces héros, c'était exemple à donner. Et de même qu'ils partaient à l'aventure pour défendre quelque noble cause, ils combattaient dans le tournoi et se mesuraient là à d'autres héros.

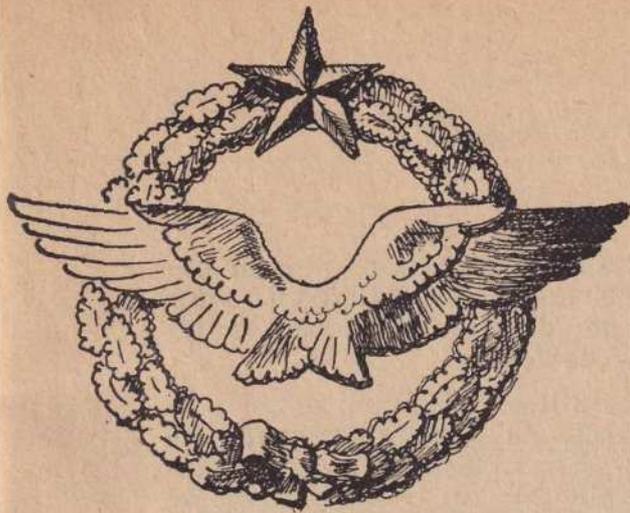
C'était là mœurs du temps, c'est encore là mœurs du temps. Aujourd'hui, dans une autre lice, avec d'autres moyens, nos aviateurs se produisent et dépensent les mêmes forces, réalisent le même exploit, font preuve d'autant de courage que s'il s'agissait de défendre notre civilisation, d'assurer une victoire capable de garantir la liberté de notre nation.

C'est là exemple de désintéressement, de don complet à l'aviation, c'est là action chevaleresque, et c'est sur une action chevaleresque qu'a fini l'existence du Colonel Steff. Pour un chevalier il n'en pouvait être autrement.

Tous ceux qui l'aimaient, tous ceux qui servaient sous ses ordres, savaient quels étaient ses efforts pour susciter les vocations, intéresser les jeunes à leur métier, provoquer l'enthousiasme. Si l'effort se relâchait, si le découragement s'emparait de certains, affectés par cette disparition, ce serait là trahir la confiance de ce chef qu'était le Colonel Steff, de ce chevalier qu'il était ; ce serait prouver que la leçon et l'exemple du Colonel Steff n'ont pas été compris par ses proches, par ses subordonnés.

Qu'aucun de ceux qui étaient sous ses ordres, qu'aucun de ses amis ne ternisse sa mémoire par un manque de courage, un manque de dynamisme, un mépris de l'héroïsme.

Le Général de Division Aérienne
Michel BOUVARD
Commandant la 1^{re} Division Aérienne



LE

DOUBLE VOYAGE

A la mémoire du Colonel STEFF (1)

2 Juillet 1951.

Quelle étrange impression, de traverser par ce train paisible l'immense région tant de fois survolée pendant la guerre; La plaine indéfiniment s'allonge, à menus champs rectangulaires cerné de lignes régulières d'arbres fruitiers, sur lesquelles courent de hautes guirlandes de vigne. Nous venons de quitter Reggio Emilia; tout à l'heure ce sera Parme, puis Plaisance; à peine plus au Nord ce serait Mantoue ou Cremona; à l'Ouest Pavie, Alessandria ou Vercelli. Tant de noms qui nous furent si familiers, il y a sept ans déjà!

C'est même, aujourd'hui très exactement, l'anniversaire de cette première mission de bombardement à laquelle je participait en 1944. J'en ai conté l'histoire ailleurs, mais elle me revient maintenant à la mémoire, plus vivante et plus neuve de retrouver ce paysage oublié qu'alors nous dominions de 4.000 mètres.

« Cette fois, c'est moi qui vous emmène, m'avait dit la veille au soir le Commandant Steff, et je promets que vous la ferez, votre mission! » Il prenait en effet le commandement de la 31^e escadre pour ce bombardement délicat.

— « Et où m'emmenez-vous? »

— « Oh! il s'agit d'un petit viaduc de rien du tout dans les Apennins; ça s'appelle Piteccio. C'est important, cependant, car « les autres » ont besoin de tous les moyens de communication en ce moment, et si ce viaduc est difficile à détruire (le chiendent, ce sera même de le trouver) il sera encore plus difficile à reconstruire ».

Il m'avait pris familièrement par le bras pour me conduire devant la carte où, en effet, il était assez difficile de discerner ce point de tant d'autres semblables dans le désordre chaotique des Apennins. Puis, au moment de me quitter, il ajouta, dans un de ces éclats de rire qui prétaient si souvent à son visage comme une illumination de joie d'enfant, d'un enfant qui se préparerait à jouer un bon tour :

— « Un tout petit viaduc de rien du tout. Mais l'objectif secondaire, c'est une usine d'armement à la Spezzia. Alors on ne sait jamais!... »

Et nous partîmes pour Piteccio. Mais c'est La Spezzia, qu'un nuage opportunément apparu dans le ciel des Apennins nous permit de bombarder. Je n'ai jamais été bien convaincu que les conditions atmosphériques aient vraiment suffi à rendre impossible le bombardement du viaduc, et je n'ai pu m'empêcher d'imaginer que pour ce diable d'homme la perspective d'affronter d'égal à égal la forteresse de La Spezzia, ait eu quelque chose de grisant, d'exaltant, qui ait suffi à lui faire affronter le risque maximum, pour la beauté du geste, et son incomparable panache.

(1) Cet article n'a pu être écrit que grâce à l'amabilité du Général GELEE, à qui je tiens à exprimer ma reconnaissance. Ainsi ces quelques notes seront-elles nées de notre commune amitié pour le Colonel STEFF.

le savions-nous pas bien, mais votre mort l'a rendu éclatant, et nous vous pleurons parce qu'un peu de nous-même avec vous s'est à jamais perdu. Pourquoi avez-vous couru au risque, pourquoi Steff, avez-vous couru à la mort, comme s'il s'agissait de la plus joyeuse des fêtes ? Oui, Steff, pourquoi êtes-vous mort ?

*
**

Le voyage se poursuit pourtant suivant l'inflexible horaire, et de nouveaux paysages se succèdent sans trêve. A la plaine ont succédé des perspectives de montagnes, des échappées sur l'immense lac, et ses îles plates à l'amarre, toutes débordantes de fleurs, puis des gorges de torrents aux parois escarpées. Et sur l'écran de la vitre défile ce spectacle d'une beauté sans cesse renouvelée, tantôt riche et majestueuse, ou gracieuse et fleurie, ou bien âpre, sévère et tourmentée. Que de visages de la vie !

A l'arrière-plan subsiste cependant pour moi la pensée de l'avion écrasé au sol, quelque part là-bas, et celle de l'homme dont la vie fut si étroitement mêlée aux nôtres. Des souvenirs, des images, par grappes remontent de l'ombre du passé — tant de choses que je croyais oubliées et qui reparaissent, soudain si vivantes.

Un jour de grand soleil à Villacidro de Sardaigne ; juillet 1944, sans doute ? Un groupe d'hommes en short visite une sorte d'ébauche de chantier : quelques plates-formes de béton, des amorces de piliers, rien encore qui sorte de terre. Mais l'un d'eux, le teint animé, les yeux rieurs, dirige le groupe avec autorité, fait le simulacre de franchir des portes, pointe de la badine : « Ici, mon Colonel, la War Room ; panneaux de chaque côté, pour les cartes d'opérations ; grande table au milieu, un seul accès, par mon bureau, ici à côté — moi seul aurai la clé. A gauche — vous suivez, mon Colonel ? la Briefing-Room, pour la réunion des équipages ; estrade, tableau pour les cartes, tableaux d'affichage de part et d'autre, appareil de projection. A droite, salle du 2^e bureau : dossiers d'objectifs, documents sur la flak et la chasse ennemie, bureaux de Callot et de Courtin... ». Le groupe, à son contact, s'anime, entre dans le jeu, pose des questions, risque des objections, mais rien n'a été oublié : « Vous, Robert, votre section photo ? par ici : la sècheuse dans cette pièce à part, avec une ventilation constante assurée par... ». Steff a répondu à tout, mesure à grandes enjambées, ouvre du geste des fenêtres imaginaires, pose des caisses, déploie des cartes ; il vit dans ce monde encore invisible que crée son verbe enthousiaste, démontre, convainc, nous entraîne à sa suite, nous autorise à habiter le palais qu'il a rêvé.

Ainsi, nous les touchons du doigt, ces bureaux que nous avons tant désirés ! Depuis des semaines, nous étions installés dans une « Casa Cantoniera » délabrée, aussi inconfortable pour vivre que pour travailler. Il suffisait que quelqu'un tousse au premier étage (3^e bureau) pour que pleuve au rez-de-chaussée (2^e bureau) une fine cendre de poussière, de gravats et de poudre de bois — que les vers avaient mis des années à confectionner à grand renfort de solives —. Mais la perspective d'un départ imminent, toujours annoncé, toujours remis, avait empêché de mettre à exécution les projets élaborés. Jusqu'au jour où Steff s'en mêla. Alors, en un tournemain les plans furent arrêtés, les équipes d'ouvriers recrutées, les matériaux transportés à pied d'œuvre. Disposait-on même des fonds nécessaires ? avait-on obtenu les autorisations indispensables ? Je n'en suis pas sûr. Steff veillait à tout, plein d'un contagieux optimisme, remaniait ses plans, quittait le chantier pour son ancien bureau, revenait, donnait des ordres aux ouvriers, organisait le déménagement du matériel. On le sentait joyeux, porté par la fièvre de la création, aussi impatient que ces enfants attachés à leur château de sable, sur la plage, comme s'ils ignoraient que la prochaine marée viendra le détruire. En quelques jours tout fut construit, installé, organisé et commença à fonctionner dans l'allé-

gresse générale. Mais Steff, insoucieux des batailles gagnées et l'esprit effervescent, toujours séduit par les entreprises impossibles, se lançait déjà dans une autre voie. Dans la cellule monacale qu'il avait conservée au premier étage de la Casa Cantoniera, un sourire amical et un peu inquiet au coin des lèvres, Gelée écoutait silencieusement sa voix chantante et passionnée : « Que penseriez-vous, mon Colonel, d'organiser... ».

*
**

Une autre image encore. Toujours à Villacidro. Sur la piste, cette fois. Les aspirants (Weinstein et Desforges ? ou bien Douillet, quelques jours avant son saut en parachute ?) et moi, nous attendons le retour de la mission. Les avions sont allés bombarder un objectif de la vallée du Pô. Les voici qui atterrissent un à un ; en bout de piste, leurs freins grincent ; ils virent, puis accourent vers leurs aires de repos. Mais qu'y-a-t-il ? les membres de l'équipage nous hèlent, nous courons à travers les tourbillons de poussière soulevés par le vent des hélices. Le bruit des moteurs résonnant de tous côtés ne nous permet de comprendre que : « .. le Commandant... » La Jeep approchée de l'avion, les hommes aident à descendre par la trappe avant un corps presque inanimé. « Non, pas blessé, malade ! » Steff est complètement défait, abandonné, les yeux clos, le visage exsangue. Les aspirants le hissent dans la Jeep, s'installent de part et d'autre pour le caler, et nous rentrons au cantonnement à vitesse réduite. Eux, qu'il a tant de fois morigénés sans ménagement, parfois même avec un peu d'injustice, veillent maintenant sur lui avec une attention touchante comme sur un enfant malade.

Aucun besoin d'explication ; Steff tombe d'épuisement. Depuis des mois il mène de front des tâches écrasantes qu'il s'est choisies. A lui seul il mène tout le « 2^e bureau », ne laissant à aucun d'entre nous le loisir de se constituer un domaine particulier : section photo, archives, liaison terre, renseignements, toutes les cellules de la maison reentissent à tour de rôle de ses éclats de voix ou de crises de colère qui s'élèvent brusquement, secouent tout comme une tornade, puis se dénouent sur un geste d'une spontanéité désarmante. Lui seul entend aussi assurer la préparation directe des missions ; combien de fois sa voix brève m'a-t-elle appelé au téléphone en pleine nuit, exigeant dans l'heure qui suit que je fasse le point de la bataille terrestre ! A vrai dire, il n'en a nul besoin immédiat ; mais lui-même travaillant à 3 heures du matin, c'est à ce moment qu'il exige tous les éléments d'informations nécessaires. Peut-être entend-il surtout nous mettre à l'épreuve ? Il ne s'y met pas moins. Enfin, il se refuse à devenir un « officier d'Etat-Major » : « Mon Colonel, on m'a fourré dans un bureau malgré moi. Je veux bien y rester, à condition que cela soit bien entendu : mon bureau n'est pas une voie de garage. Je suis officier de troupe, je veux rester avec les miens, participer aux missions, en commander quand ce sera mon tour. Mais gratte-papier, moi, Steff, pourquoi pas garde-mites ? ». Il vole en toute occasion, participant le jour aux missions qu'il a préparées la nuit ; or ces missions, qui imposent souvent aux équipages plus de cinq heures de vol en formation serrée, sont très-dures, surtout pour les pilotes. Et malgré la rigueur d'un climat qui mine les plus robustes, Steff se refuse à abandonner la moindre de ses activités multiples. « Renoncer ? Jamais ! ». Nous avons parfois l'impression que nos conseils de modération l'amènent à « en ajouter », comme s'il voulait se persuader de son inépuisable vitalité.

Mais le voici installé sur son lit de camp. Les autres sont partis sur la pointe des pieds. Au bout d'un moment il ouvre des yeux vagues, explore la pièce, me regarde, murmure à voix basse : « Vidé, je suis vidé », referme les yeux et se met à pleurer silencieusement.

Il n'en fallut pas moins une véritable conjuration du docteur, du Colonel, de tous ses camarades, pour que Steff consentit à se soigner et à prendre quelque repos. Mais à peine remis sur pied quinze jours plus tard, il flambait de nouveau comme du bois sec.

*
**

Le long tunnel du Simplon nous a rendu à l'éclatante lumière de midi. A l'horizon s'impose le Cervin; le Rhône précipite ses flots tumultueux, à pleins bords; des villages étagent au soleil leurs vignes mûrissantes. Que tout cela est paisible, ordonné, organisé; que tout cela proclame, loin des grands cris de passion, loin des fracas de la guerre, l'affirmation sereine du bonheur de vivre dans un monde calme, équilibré! Tous ces champs, ces vignes, ces pâturages même sont délimités, compartimentés, sans rien qui soit laissé à l'abandon ou au hasard. Le travail des hommes — comme on le sent tenace et continu, de génération en génération, toujours dans le même sens! — est canalisé dès la source; il se coule naturellement dans ces rigoles, s'épand sur ces champs, suit ces pentes qui l'appellent, battant les murs qui le guident et l'arrêtent là où s'arrêtait l'effort des ancêtres. Leur travail mais leur vie aussi — leur vie aisée, toute faite de contraintes par avance acceptées, — leur vie mesurée, non point calme, certes, ni exempte d'orages dans leur ciel, ni de chemine-ments souterrains, mais soumise à la forte loi de la terre, loi de continuité, de permanence qui interdit les évasions romanesques et maintient les aventureux dans son cadre immuable. Ce mur croulant, qu'il faut consolider. Ce canal à curer. Cette terre entraînée par l'eau que, hotte après hotte, il faut remonter à dos d'homme, étage par étage, au flanc de la montagne. Et ces villages à bâtir, ces familles à fonder, ces enfants à établir...

Ah, Steff! rien n'a donc pu vous retenir? la guerre a disparu, elle n'est plus — devant le monde vivant qui palpite et nie la mort — qu'un mauvais rêve que le souffle du matin désagrège et dissipe. Sa trouble et sombre exaltation s'est évanouie et ne fait plus battre nos artères à grands coups sourds. Aucune cause surhumaine ne nous précipite plus, clairvoyants et consentants, vers l'inhumain des batailles, vers le risque des mutilations, des souffrances et des néants. La terre, Steff avec ses mille liens subtils, n'a-t-elle pas su assez vous capturer et vous ramener, passée la folie, à l'œuvre qu'on édifie pièce à pièce, de toute sa substance d'homme? L'héroïsme de l'adolescence, l'héroïsme du combat, vous en aviez épuisé les vertiges et les paroxysmes. N'était-il pas temps de vous fonder enfin, de vous prendre à une tâche moins haute et peut-être, aussi, moins vaine?

*
**

Des heures ont passé. Le lac Léman, ceint de villes fleuries, s'est éloigné de nous, puis Vallorbe, et ces petites villes du Jura encloses dans leur provincialisme désuet. Dijon à son tour disparaît, maintenant que s'amorce le crépuscule. Brusque, un flot de voyageurs a rendu vie au train somnolent. Dans le couloir, des permissionnaires s'interpellent avec belle humeur, lorsque la vue d'un insigne bien connu, sur un uniforme sombre, me fait sursauter :

- « Vous appartenez au groupe « Maroc » ?
- « Oui, pourquoi ?
- « Parce que vous allez pouvoir me dire... » Saisi d'une singulière pudeur j'hésite, tandis que le jeune sous-officier me regarde intrigué. « Vous allez pouvoir me dire... c'est bien Steff, dites... c'est bien Steff qui s'est tué ? ». Son visage devient d'un coup très grave et attentif :
- « Oui, c'est Steff.
- « Et comment cela s'est-il produit ?
- « Au juste, on ne sait pas. Aucun témoin à l'accident. Panne méca-

nique ? panne humaine ? La seule chose certaine, c'est qu'il a percuté au sol, où son avion a fait explosion. On a ouvert une enquête. Mais on ne saura probablement jamais ».

Le train disloque notre conversation de ses secousses et de ses fracas incohérents.

— « Et... on a retrouvé... »

— « Ce qu'on retrouve dans ces cas-là. A plus de 800 à l'heure... ».

Encore un silence. Le train ferraille sur une aiguille. Le jeune aviateur — que lui réserve l'avenir ? — demeure songeur, puis :

— « C'était un type, Steff, vous savez ! »

— « Oh ! je l'ai assez bien connu pour savoir. »

Il ajoute encore : « Toute l'escadre de Dijon est allée à Paris pour assister aux obsèques »

Des gens qui passent dans le couloir nous bousculent. D'autres se hèlent. Dans ce lieu banal et bruyant, nous avons l'air d'entretenir à bâtons rompus une de ces conversations qu'engagent des voyageurs indifférents. J'hésite à poursuivre. Des mots, qu'est-ce que des mots comme ceux-là peuvent apprendre sur le fond de choses aussi pleines de gravité, aussi chargées de mystère humain ? Et ce jeune officier — si plein de vie, si sûr de soi — comme le drame de l'homme de 44 ans qui voulait continuer à piloter des Vampires doit lui paraître lointain, en attendant qu'il soit empoigné à son tour, s'il est bâti pour ça ! Pourtant je risque :

— « Mais qu'allait-il faire dans un tel engin, à son âge ? »

— « Oh ça, vous savez... » Geste vague. Puis il reprend : « Depuis qu'il commandait la base de Friedrichshaffen il avait des Vampires sous ses ordres. Il avait bien fallu qu'il se fasse aussi « transformer » sur avion à réaction. Et il avait beaucoup volé depuis. »

— « Il aimait toujours beaucoup voler, n'est-ce pas ? »

— « Oui, alors un jour ou l'autre... » Nouveau geste vague.

Les aviateurs savent bien quel jeu terriblement dangereux ils jouent chaque jour et, s'ils n'ont pas en général cette obsession du risque de mort que l'un d'eux leur prêta en sa littérature, ils y acquièrent du moins ce fatalisme voilé de gouaille un peu cynique, qui ferait illusion si l'on n'y prenait garde.

La nuit peu à peu tombe sur la campagne. De grandes silhouettes grises apparaissent, filent, s'effacent. Des lumières courent au ras du sol, clignent, s'éteignent. Des ombres de maisons fuient et se fondent dans le noir. D'instant en instant le paysage se délite et devient tellement flou qu'on n'y peut plus rien discerner. Ce qui tout à l'heure était un village, un château, un ru courant dans les prés, un jardin plein de fleurs, une ligne de grands arbres frémissant au vent, n'est plus qu'une foule anonyme et muette qui s'engloutit dans la nuit. Ainsi ceux qui s'en vont, dont la vie peu à peu se défait et s'évanouit, se déprenant de nous comme des liens qui tombent, et nous restons, bras ballants et mains tendues, sans savoir que faire de cette absurde liberté devant les morts subreptices. Steff, vous n'êtes plus cette flèche lointaine dans le ciel assombri, même plus cette ombre parmi les ombres du soir, vous êtes la nuit sans limites qui nous enserre et nous opresse, et nous inquiète, car nous avons besoin de reconnaître le visage des choses, mais vous n'avez plus de visage ! vous êtes ce vide douloureux et menaçant qui, depuis ce matin, s'est creusé en moi et que rien n'apu combler.

Vous n'êtes plus rien, Steff, et pourtant comme je vois s'épanouir et comme j'entends résonner votre rire clair, comme je vous entends chantonner, — c'était lorsque tout allait bien ! Car vous étiez demeuré miraculeusement jeune et, pour les « vieux » du bureau (le Lieutenant Robert et moi) c'était

une surprise sans cesse renouvelée de vous entendre rire aux éclats ou vocaliser comme un adolescent au matin d'un beau jour. Quel bouillonnement il y avait en vous et que vous aimiez la vie ! Vous vous élançiez au-devant de tout, animé de la même impétuosité que vingt ans plus tôt, au sortir de Saint-Cyr, avec une sorte de fringale d'action comme si vous vouliez dévorer le monde, et craigniez de manquer d'aliment. Aussi, dès que la révélation vous en fut apportée, quel merveilleux moyen d'expression, d'affirmation de soi, dut vous paraître le vol !

Je me rappelle encore cette joie d'enfant à qui l'on vient d'offrir le jouet dont il rêvait, cette joie qui vous illumina d'une flambée subite le jour où un avion de liaison un A 24 je crois bien, fut attribué à l'escadre. Je vous revois tournant autour de l'appareil, vous installant au poste de pilotage, donnant des instructions à cet inénarrable mécano que toute l'escadre appelait La Ficelle et qui, lui aussi, s'attachait avec passion à cet engin : « Ça, ce n'est plus un camion, c'est de la voiture de course ! » Votre colère méprisante, partagée par La Ficelle, le jour où « un autre » faillit y mettre le feu !

En un instant, avec cette mobilité d'esprit qui vous était coutumière, toute votre activité s'orienta vers le nouveau jouet de luxe. « Vol d'essai », « vol de réglage », « vol d'entraînement », tous les prétextes vous furent bons pour justifier des sorties solitaires. Et puis : « Mon Colonel, il y a longtemps que nous n'avons pas eu de nouvelles de Saint-Ex et de Gavoille. Il leur est peut-être arrivé quelque chose. Vous ne pouvez pas m'empêcher d'aller voir Saint-Ex ! » Evidemment, le Colonel ne pouvait l'en empêcher. Il aurait fait beau voir ! Et Steff mit un soir le cap au Nord, promettant — mais l'expérience m'avait rendu sceptique — de m'emmener « la prochaine fois ». Il revint d'Alghero le surlendemain, tout guilleret, la voix claironnante, tout gonflé de choses à raconter : et les dernières bonnes histoires de Saint-Ex, et le bain qu'ils avaient pris ensemble, et la façon dont lui-même avait navigué à l'aller, au ras des vagues tout le long de la côte, pour déboucher à l'improviste sur le terrain d'Alghero.

« Steff, un jour vous vous casserez la figure ! »

— « Pensez-vous, mon Colonel, je tiens trop à la vie. Et elle tient trop à moi. Et mes six enfants, qu'est-ce que vous en faites ? »

Il riait, plein de confiance et d'optimisme, repartait en fredonnant. Une volte-face soudaine : « Ah ! et puis maintenant, que personne ne me dérange. Je fais des math. Saint-Ex m'a posé une de ces colles ! Il doit venir avant la fin de la semaine, et je ne voudrais pas sécher ». Sur quoi, il se jetait dans les mathématiques avec la même passion qu'en toutes choses.

Georges COURTIN.

(A suivre)





En Opération en Indochine...

DANS LE CIEL DU TONKIN

avec les B. 26

NOUVELLES DU GASCOGNE

19 novembre. — Le « Gascogne » retrouve son drapeau et fait mouvement sur l'Indochine. Départ précipité en D. C. 4 spéciaux d'Air France. Pensez donc un pilote rapatrié, rencontré au G.M.M.T.A., a vu de ses propres yeux sur le terrain de Tan-Sonnhut quelques jours auparavant des B. 26 flambant neufs et les équipages d'Indochine ont déjà vaillamment commencé l'entraînement... Pourvu qu'il en reste pense-t-on avec angoisse... Tout le monde est pleinement rassuré en débarquant. Les avions retardés par un mauvais temps persistant dans le pacifique n'arriveront que six semaines plus tard..

Les équipages de France viennent de Mont-de-Marsan, de Bordeaux, du G.M.M.T.A., des Ecoles. Parmi eux se trouvent quelques anciens des « Maraudeurs » : Le Commandant Vedrine, le Capitaine Joly, du « Sénégal », le Capitaine Popp et le Lieutenant Turpault du « Bretagne » S/Lieutenant Braconier, adjudant-chef de Mecqueuem, Chevillard, adjudant Lecalier, adjudant-chef Lucas... etc.

Les uns vont rester à Saïgon pour préparer l'entraînement et mettre sur pied le Groupe. Les autres vont prendre contact avec l'Indochine et faire du tourisme en Annam, au Tonkin, au Laos, non sans glaner au passage quelques missions de guerre sur JU 52 ou Dakota. Ils trouvent dans les Groupes d'Indochine ceux qui patiemment attendent l'arrivée des avions pour rejoindre le G. B. 1/19, et parmi eux les : Capitaine Beaumont, Lieutenants Perrin, Blanc, Krauth, Gilger, Jeandidier, anciens de la 11^e Brigade.

Le Groupe prend vie officiellement le 1^{er} janvier et comme pour consacrer cette naissance le 4 janvier, cette fois c'est vrai, les avions arrivent. Convoyés depuis la Californie par des pilotes Américains, 4 B. 26 aux cocardes françaises se posent Saïgon. Les autres atterrissent directement à Tourane.

Le champagne aidant... Les équipages américains reparent quelques heures après pour Manille et la Corée plutôt mal en point...

Le lendemain le Commandant Vedrine et les pilotes entraînés en Allemagne, à Furstenfeldbruck reprennent contact avec les B. 26.

L'Etat-Major oppose son veto, des moniteurs américains devant arriver incessamment. Nous les accueillons effectivement quelques jours plus tard et l'entraînement commence le 13 janvier.

C'est alors l'époque de Vin Yen. La situation critique du Tonkin exige la création rapide d'un premier détachement Nord. Quatre équipages sont entraînés dans les délais minima et partent fin janvier pour Tourane et Haiphong. Ils seront les premiers sur la brèche mais auront à leur charge l'installation à Cat-Bi et deux nuits d'angoisse dans un hôtel louche du quartier Chinois... « un bataillon ne suffirait pas à vous dégager » leur dit l'officier de sécurité.

Jour après jour les autres équipages s'entraînent à Saïgon sous la direction des Américains d'abord puis des Lieutenants Blanc et Turpault, moniteurs

pilotes, et du Lieutenant Krauth moniteur de bombardement. Ils accueillent les derniers arrivés et parmi eux le Capitaine Demeunynck Commandant en second le G.B. 1/19, ancien du « Sénégal ».

Tout le monde rejoint définitivement Tourane au début du mois de mars.

Le Groupe est basé à Tourane dans des conditions d'abord très mauvaises mais qui s'améliorent petit à petit avec le temps et surtout les efforts d'imagination du capitaine Popp, adjoint technique); les escabeaux de bambous dûs à l'ingéniosité de l'aspirant Cuabos ne font pas si mal en attendant les plateformes perfectionnées et tout le matériel américain.

Petit à petit les hangars se montent, les logements s'améliorent, les pistes et chemins de roulement sont créés ou refaits.

Le principal détachement opérationnel se trouve à Haiphong sur le terrain de Cat-Bi. L'importance de ce détachement sera variable suivant l'ampleur des opérations en cours. 18 avions seront en place au moment de l'affaire Mao-Ké en mars 1951. La première mission officielle à l'occasion de laquelle le général Hartmann prend place à bord de l'avion du commandant Védrine a lieu le 6 février sur un objectif du Delta.

Dès le départ le Groupe fait un excellent travail tout en mettant au point des méthodes d'emploi du B. 26 adaptées à la Guerre au Tonkin... Vieille déformation du C.E.A.M. de Mont-de-Marsan. Malgré le crachin qui ralentit sérieusement l'entraînement et les sorties le Groupe est fin prêt quand commence l'offensive V.M. de Mao-Ké. Les B. 26 apportent alors une aide efficace, et très appréciée à l'Armée de Terre, par leurs bombardements sur les dépôts ennemis aussi bien que par leurs assauts au Napalm et à la 12 m/m 7 en appui direct.

Le B. 26 est un excellent bombardier mais son puissant armement, ses remarquables qualités d'évolution, son long rayon d'action et la sécurité propre à un bimoteur le rendent apte à remplir d'autres missions en particulier à épauler la chasse pour les missions d'appui direct et même à la remplacer pour les reconnaissances armées lointaines en zone hostile.

Le G. B. 1/19 est donc amené à effectuer les divers types de missions suivantes :

— Bombardement horizontal, 7 avions du Groupe, dits leaders sont équipés d'un viseur Norden, les autres dits Straffeurs possèdent 14 mitrailleuses. Le bombardement s'effectue en formation de 3 ou 6 avions, les ailiers (straffeurs) larguent à limitation du leader.

Les résultats obtenus impressionnent beaucoup le Commandant de la base tactique de Cat-Bi, à tel point que sur son initiative on verra des formations de Bearcat et King-Cobra bien groupés derrière un Leader B. 26 et larguant à l'imitation !!!

— Bombardement en semi-piqué, exécuté par des avions isolés non munis de viseurs.

— Mitrillage particulièrement efficace grâce à la puissance de feu des 14 mitrailleuses 12 m/m 7 fixes et à la protection offerte par le tir de la tourelle arrière au cours du dégagement.

— Reconnaissances armées sur les grands axes fluviaux et routiers Viet-Minh au Tonkin.

— Tir de roquettes (14 lance roquettes sous les plans) et bombardement au Napalm (4 réservoirs).

La cadence des sorties est très variable suivant l'importance des opérations en cours. Pendant le nettoyage du secteur des « Bambous » à 20 Kms au sud de Haiphong 12 équipages effectueront 28 sorties le 11 avril et 30 sorties

le 12. Après cette opération la cadence s'est un peu ralentie mais jusqu'à la fin avril la moyenne restera comprise entre 12 et 18 sorties par jour.

DU 13 JANVIER AU 31 MAI

Le G. B. 1/19

A effectué

- 2.278 heures de vol.
- 1.344 sorties dont 1.067 en opérations.

A largué

- 1.066 tonnes de bombes.

A tiré

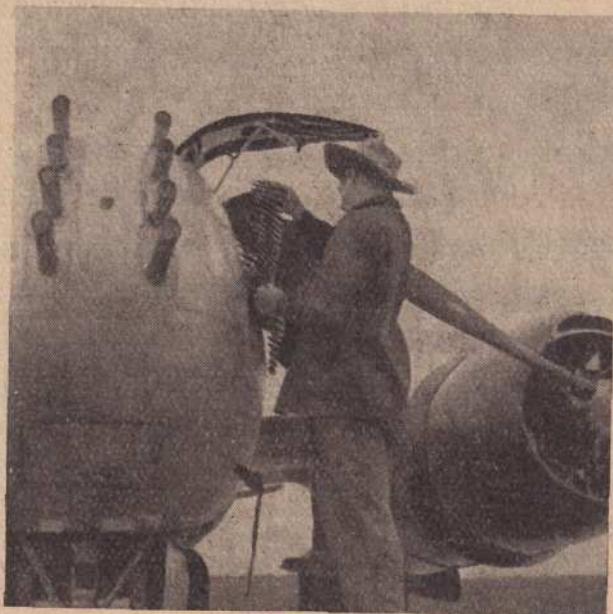
- 770.695 cartouches de 12,7.

Hélas le 28 avril 1951 le Groupe et toute l'Aviation Française étaient frappés cruellement par la disparition au cours d'une reconnaissance armée dans le Haut-Tonkin, de l'avion du Capitaine Dieudonné à bord duquel avait pris place le Général Hartmann, commandant l'Air en E. O.

La vie du Groupe se poursuit dans la chaleur moite de l'été indochinois. A l'occasion de la présence à Tourane, d'une grande partie des équipages le 2 juillet le Groupe a été présenté à son drapeau en présence du Général Chassin, nouveau Commandant de l'Air en E. O. et du Général Pelissé qui, dans une allocution retraça rapidement la vie du Gascogne depuis sa création et donna un aperçu de son activité en Indochine.

On observe actuellement un ralentissement, momentané sans doute, de l'activité aérienne. A l'heure propice on rencontre sur la plage les équipages au repos soignant une bourbouille persistante ou cherchant la fraîcheur d'une eau doucâtre.

Jeunes et anciens du Gascogne vous assurent de leur fidèle attachement.



Ce que vous devez savoir

RENOUVEAU

DANS LES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES

La situation internationale a sérieusement évolué depuis le jour où, dans l'euphorie de la paix naissante, il était procédé à la dissolution de la 11^e Brigade de Bombardement. Des glorieux Groupes de cette magnifique phalange aérienne, ne subsistaient que « Bretagne » et « Franche-Comté » voués aux pacifiques missions de transport.

Les opérations d'Indochine, la menace latente qui ne fait que croître par derrière le rideau de fer, ont conduit le Gouvernement Français à prendre avec ses alliés anglo-saxons et européens de sérieuses mesures de préparation pour le cas où il serait nécessaire de défendre, une fois encore, le sol de notre Pays.

Déjà le Groupe « Gascogne » est remis sur pied ; d'autres suivront, peut-être. Et l'Armée de l'Air recherche des jeunes et des anciens pour encadrer les unités nouvelles, pour renforcer les Bases, pour faire fonctionner les Ecoles, les Parcs et les Etablissements.

Les jeunes, sur lesquels nous fondons beaucoup d'espoir, commencent à se rassembler à l'ombre de nos ailes. Pour attirer les anciens qui seront encore en état de servir et qui sont disposés à rentrer dans son sein, l'Armée de l'Air prépare toute une série de mesures législatives permettant aux réserviste officiers et sous-officiers de reprendre du service en situation d'activité.

Le Bulletin de l'Amicale diffusera ces mesures au fur et mesure de leur parution à la rubrique : « Ce que vous devez savoir » (1).

Si vous n'êtes pas personnellement intéressé, faites œuvre d'aviateur en diffusant ces nouvelles autour de vous. Si vous êtes intéressé, mais insuffisamment éclairé, n'hésitez pas à écrire au Bureau de l'Amicale, il vous sera répondu le plus rapidement possible.

Quand le Pays avait besoin de ses fidèles, les « Marauders » ont su répondre : « Présent ». Soyez encore présent pour préparer la défense de votre Patrie.

Général GELÉE

(1) Voir dans le présent Bulletin l'Instruction d'application du décret 51-1144 du 1-10-1951.

RENSEIGNEMENTS OFFICIELS

INSTRUCTION relative à l'admission en situation d'activité, en 1951, d'officiers de réserve de l'Armée de l'Air

ARTICLE PREMIER. — Les officiers de réserve des différents corps ou cadres de l'armée de l'air des grades de sous-lieutenant à commandant inclus peuvent, sur leur demande, être admis, pendant l'année 1951, à servir avec leur grade en situation d'activité sur contrat en application de l'article 37 de la loi de finances N° 51-651 du 24 mai 1951, dans les conditions fixées par le décret N° 51-1144 du 1^{er} octobre 1951 (J.O. du 3 octobre, page 10077).

L'article 37 de la loi de finances du 24 mai 1951 ayant abrogé l'article 36 de la loi de finances N° 50-1615 du 31 décembre 1950, il ne pourra plus être prononcé d'admission en situation d'activité, en 1951, au titre de l'article 61 de la loi du 1^{er} août 1936.

ART. 2. — CONDITIONS REQUISES. — Les officiers de réserve candidats doivent se trouver, à la date de leur admission, à plus de deux ans de la limite d'âge fixée, dans le corps ou cadre auquel ils appartiennent, pour les officiers de l'armée active de grade correspondant.

Toutefois, les officiers de réserve du cadre navigant se trouvant à moins de deux ans de la limite d'âge dans ce cadre pourront, sur leur demande, être admis en situation d'activité au titre du cadre sédentaire. Ils seront, dans ce cas, radiés du cadre navigant en application de l'article 12 de la loi du 1^{er} août 1936.

Les officiers de réserve titulaires d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle acquise comme officier ou comme sous-officier ne peuvent être admis à bénéficier des dispositions du décret du 1^{er} octobre 1951.

ART. 3. — DUREE DU CONTRAT. — La durée du contrat à souscrire par les officiers de réserve pour servir en situation d'activité est fixée à deux ans.

Toutefois, les sous-lieutenants de réserve terminant leur service actif peuvent être autorisés à souscrire un contrat de six mois ou d'un an.

La durée du contrat peut être portée à trois ans dans les conditions prévues par le décret du 1^{er} octobre 1951.

Les conditions de renouvellement des contrats seront précisées ultérieurement.

ART. 4. — ETABLISSEMENT, DEPOT ET TRANSMISSION DES DEMANDES. — 1. Les demandes seront établies et instruites conformément aux dispositions de l'art. 4 de l'instruction N° 352-SMG. FA. A. Lég. du 23 mars 1951 (J. O. du 1^{er} avril, page 3297, B.O.A., page 1081). Les candidats utiliseront pour leur demande le modèle annexe à cette instruction.

A cette demande seront jointes les pièces suivantes :

a) Pour les officiers de réserve terminant leur service actif :

— un état signalétique et des services;

b) Pour les officiers de réserve libérés du service actif :

— un état signalétique et des services;

— un relevé des notes;

— un relevé des punitions;

— un certificat d'aptitude physique au service militaire;

Pour les officiers du cadre navigant seulement :

— un relevé des heures de vol;

— un certificat d'aptitude physique au P.N.

Il ne pourra être donné suite aux demandes parvenues après le 15 décembre 1951.

2. — L'acte d'engagement sera souscrit suivant le modèle annexé à l'instruction précitée, mais se référera à la présente instruction. La durée du contrat à mentionner dans l'acte sera celle portée sur la notification d'acceptation du Secrétaire d'Etat à l'Air (six mois, un an, deux ans ou trois ans, suivant le cas).

Par ordre,

Le Général de D. A. Gelée,
Major Général de l'Armée de l'Air,
Signé : GELEE.

LE GENERAL LIONEL CHASSIN EST NOMME COMMANDANT DES FORCES AERIENNES EN INDOCHINE

En remplacement du général Hartmann, dont l'avion fut abattu au mois de mai par le Viet Minh au cours d'une reconnaissance, le général Lionel Chassin a été nommé commandant des forces aériennes en Indochine.

Le général Chassin est né en 1902. Sorti de l'Ecole navale, il a fait la plus grande partie de sa carrière dans l'aviation.

Après avoir été professeur à l'Ecole navale en 1929, il commande, en 1935, des escadrilles en Tunisie. Muté dans l'armée de l'air, il entre, en 1938, à l'Ecole de guerre aérienne. Représentant l'aviation française au Comité franco-britannique en 1939, il passe en Angleterre le 18 juin 1940 et se livre à des études techniques avant de jouer un important rôle dans le débarquement d'Alger. Puis il commande un groupe de bombardiers en Tunisie avant de devenir sous-chef d'état-major général de l'air. Puis, directeur du personnel.

Promu général de division en juillet 1949, il est nommé sous-chef d'état-major de la défense nationale, puis commandant de la 3^e région aérienne.

C'est ce dernier poste que le général Chassin a quitté pour se rendre en Extrême-Orient.

AIR

Le général Plou, promu au grade de général de division aérienne, est maintenu dans ses fonctions de commandant de la 2^e région aérienne. Le colonel Bernard Challe, promu au grade de général de brigade aérienne, est maintenu dans ses fonctions de commandant de l'air en Tunisie. Le général de brigade aérienne Frandon est nommé commandant de l'air au Maroc, en remplacement du général de brigade aérienne Maurice Challe, qui devient chef d'état-major particulier du secrétaire d'Etat à l'air. Le général de brigade aérienne Basset est nommé adjoint au général major général de l'armée de l'air, chargé du plan et des questions interalliées, en remplacement du général Frandon.

Le général de brigade aérienne Gaujou est nommé inspecteur des écoles, en remplacement du général Basset.

Le général d'armée aérienne Houdemon, de la 2^e section du cadre de l'état-major général de l'armée de l'air, est nommé commandant de l'institution nationale des Invalides. Il portera le titre de gouverneur des Invalides. (Conseil des ministres du 26 octobre.)

PROMOTION DANS LES CADRES ACTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Par décret en date du 30 mars 1951, sont promus, à titre définitif, dans les cadres actifs de l'armée de l'air, pour prendre rang du 1^{er} avril 1951 :

Corps des officiers de l'air

CADRE NAVIGANT

Au grade de colonel

Les lieut.-col. Nicot, Brohom, Ladousse, Bouyer.

Au grade de lieutenant-colonel

Les command. Challe, Cuffaut, Baudoin, Azzis, Mottez, de la Taille-Tretinville, Villedieux, Labeyrie, Boutineau.

Au grade de commandant

Les capit. Heitz, Schaffner, Martin, Pelletier, Blanche, Gouet, Gontard, Le Borgne, Serralta, Rafat, Guibaut, Pages, Maigniez, Bonnefoy, Darde, Roulle, Denoix de Saint-Marc, Clayeux, Guy, Le Mouroux, Jacquet.

Au grade de capitaine

Les lieut. Toucouere, Descourtis, Grégoire, Hesnard, Vanaret, Umbrecht, Bayle, Roig, Bachetta, Michaux, Borgne, Poste, Colcomb, Guérin, Massat, Lagatu, Le Dé, Krauth, Charpin, Meyzer, Marty, Deport, Defendini, Guerre, Pozzo di Borgo, Dupré, Bosco, Dabadie, Pincemin, Lescarret, Lapointe, Arnaud, Ledoux.

LES LIMITES DE DUREE DE SERVICE ET LES LIMITES D'AGE DES MILITAIRES NON-OFFICIERS APPARTENANT AUX CADRES ACTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR.

I. — Evolution de la réglementation.

1. — La loi du 1^{er} avril 1923 sur le recrutement de l'armée (art. 67), prévoyait que les militaires en activité pouvaient contracter des rengagements jusqu'à une durée totale de quinze ans de service.

Les militaires libérés pouvaient contracter des rengagements, de deux ans au moins dans les troupes métropolitaines, et de trois ans au moins dans les troupes coloniales, sous réserve que ces rengagements ne les maintiennent pas au service, comme rengagés, au delà de 36 ans d'âge.

Aux termes de l'article 68 de la même loi, les sous-officiers, caporaux et soldats pouvaient, après cinq ans de service, recevoir une commission leur conférant le droit de servir jusqu'à une durée totale de quinze années. Cette commission pouvait être renouvelée par période de cinq ans jusqu'à vingt-cinq ans de service, si les aptitudes physiques du commissionné le permettaient.

En outre, les militaires commissionnés, occupant des emplois déterminés par le Ministre de la Guerre, pouvaient conserver leur commission jusqu'à l'âge fixé par le ministre, sans que cet âge puisse dépasser 60 ans.

Les militaires libérés depuis moins de deux ans, même s'ils avaient plus de 36 ans d'âge, pouvaient être commissionnés, mais exclusivement pour les emplois visés au précédent alinéa.

2. — *La loi du 30 mars 1928* (1) relative au statut des sous-officiers de carrière fixait pour ces sous-officiers (article 10) les limites d'âge suivantes :

- 37 ans pour les sergents;
- 40 ans pour les sergents-chefs;
- 43 ans pour les adjudants;
- 45 ans pour les adjudants-hefs.

Les sous-officiers de carrière occupant certains emplois déterminés par le Ministre de la Guerre pouvaient être maintenus en service jusqu'à 50 ans, 60 ans ou 65 ans suivant la nature des emplois.

La loi du 31 mars 1928 (1) relative au recrutement de l'Armée avait modifié, en conséquence, les conditions du rengagement (article 67).

Les sous-officiers désireux de faire carrière devaient, *avant d'atteindre cinq ans de service*, demander leur admission dans le corps des sous-officiers de carrière.

Les sous-officiers qui n'avaient pas demandé leur admission et ceux dont la demande était refusée, étaient rendus à la vie civile à l'expiration du contrat qui les liait au service, à moins qu'ils n'aient été admis à servir *en surnombre*, jusqu'à une durée de huit années au maximum. C'est le ministre qui fixait, suivant les besoins, l'effectif des sous-officiers rengagés autorisés à servir en surnombre.

Les sous-officiers libérés pouvaient, dans les mêmes conditions, et quelle que soit la durée de leur interruption de service, contracter des rengagements. Ceux qui, au moment de leur départ de l'activité, remplissaient les conditions nécessaires pour être admis dans le corps des sous-officiers de carrière et qui, dans les trois années suivant leur libération, demandaient cette admission, pouvaient recevoir satisfaction.

Les caporaux-chefs, caporaux et soldats en activité ou libérés pouvaient rengager jusqu'à quinze ans de service.

Ils pouvaient, dans des conditions semblables à celles prévues par la loi du 1^{er} avril 1923, se voir conférer une commission (article 68).

Pouvaient également être commissionnés les maîtres-ouvriers en possession d'un grade de sous-officier.

3. — *La loi du 25 août 1940* fixant les limites d'âge et les conditions de mise en congé d'armistice des sous-officiers de l'Armée de l'Air avait, en vue de réaliser une compression d'effectifs, abaissé de deux à cinq ans, à partir du grade de sergent-chef, les limites d'âge antérieures.

(1) Applicable à l'Armée de l'Air en vertu des dispositions de l'article 5 de la loi du 9 avril 1935.

La loi du 21 janvier 1941 fixant le régime normal des engagements et rengagements des Français dans l'armée de l'air, a déterminé les limites d'âge par corps, pour tenir compte des astreintes particulières de cette armée, composée essentiellement de spécialistes. (2)

Quel que soit leur grade, les sous-officiers liés par contrat de rengagement furent autorisés à servir :

— jusqu'à 37 ans dans le corps du personnel navigant;

— jusqu'à 40 ans dans les corps du personnel non navigant.

Ces dispositions ont été étendues progressivement aux anciens sous-officiers de carrière qui, du fait de la loi du 26 décembre 1941, avaient été soumis au régime normal de rengagement.

L'ordonnance du 19 juillet 1943 réalisa un nouvel abaissement de deux ans de la limite d'âge des sous-officiers du personnel navigant. Cet abaissement était justifié, tant par l'effort exceptionnel demandé à ce personnel pour s'adapter dans un délai très court, en pleine bataille, au nouveau matériel mis en service, que par les fatigues inhérentes à l'accomplissement à cadence accélérée des missions de guerre.

Mais les sous-officiers du personnel navigant atteints par la limite d'âge pouvaient :

— soit, dans certains cas, être prolongés dans le personnel navigant par périodes de six mois jusqu'à un maximum de trois ans (article 10— maximum porté à sept ans par l'article 3 de l'ordonnance du 18 août 1945);

— soit être versés, sur demande agréée, dans l'un des corps du personnel non navigant (article 8).

L'ordonnance du 18 août 1945 a confirmé la limite d'âge de trente-cinq ans pour les sous-officiers du corps du personnel navigant et la limite d'âge de quarante ans pour les sous-officiers des corps du personnel non navigant (quarante-cinq ans provisoirement, à titre personnel, pour les ex-sous-officiers de carrière).

4. — *L'ordonnance du 24 mars 1945* a remis en vigueur la loi du 31 mars 1928 relative au recrutement de l'armée, en modifiant l'article 67 de cette loi pour tenir compte de la suppression du statut des sous-officiers de carrière.

Les sous-officiers peuvent rengager jusqu'à la limite d'âge de leur grade, les caporaux-chefs, caporaux et soldats jusqu'à quinze ans de service.

(2) Les sous-officiers des équipages de la Flotte ont également, quel que soit le grade, la même limite d'âge.

Les militaires libérés peuvent, quelle que soit la durée de leur interruption de service, rengager dans les mêmes conditions. Toutefois, les rengagements souscrits à ce titre ne peuvent avoir pour effet de maintenir les intéressés en service au delà de la limite d'âge s'ils sont sous-officiers, au delà de l'âge de 36 ans s'ils ne sont pas sous-officiers.

Le nouvel article 67 de la loi du 31 mars 1928 accorde certaines facilités pour parfaire, dans des conditions déterminées, quinze ou vingt-cinq ans de service.

5. — En 1948, deux textes importants ont été votés par le Parlement.

La loi du 17 août 1948 tendant au redressement économique et financier a reconnu à la fixation des limites d'âge (et partant des limites de durée de service) un caractère réglementaire. Désormais, les limites d'âge peuvent être modifiées par décret pris en Conseil des Ministres, après avis du Conseil d'Etat, sur rapport du Ministre des Finances et des Affaires Economiques et des Ministres intéressés.

La loi de Finances du 26 septembre 1948 (article 35) a rétabli provisoirement le statut des sous-officiers de carrière fixé par la loi du 30 mars 1928, tout en laissant subsister, pour les sous-officiers qui ne sont pas admis dans le corps des sous-officiers de carrière, le régime de rengagement en vigueur.

Les sous-officiers de carrière occupant certains emplois déterminés par le ministre pouvaient être maintenus en service au delà de la limite d'âge jusqu'à 25 ans de service ou 45 ans d'âge.

6. — En se basant sur les dispositions de la loi du 26 septembre 1948, dans l'armée de l'Air, les sous-officiers de carrière des corps du personnel non navigant ont été maintenus en service, sur leur demande agréée, au delà de la limite d'âge, jusqu'à 45 ans (2^e modificatif N° 303-EMGFAA. Lég. du 1^{er} mars 1950 à l'Instruction ministérielle N° 1700-EMGFAA. Lég. du 15 novembre 1948).

Les sous-officiers de carrière du corps du personnel navigant occupant certains emplois ont, également, été maintenus en service au delà de la limite d'âge de 35 ans dans les conditions prévues par l'Instruction ministérielle N° 1078-EMGFAA. Lég. du 26 juillet 1949.

II. — Régime du décret du 20 mars 1951.

1. — Le maintien de limites d'âge fixées, au cours de la dernière guerre d'abord en raison de la nécessité de dégager des cadres (en 1940), ensuite en raison de la mise en service rapide d'un matériel nouveau et des fatigues de la campagne (en 1943), n'était plus justifié en période de

paix, au moins pour le personnel désireux d'effectuer une carrière normale.

La situation démographique et financière du Pays commandait logiquement de conserver aussi longtemps que leurs aptitudes physiques le permettent les sous-officiers qui reçoivent une formation particulièrement coûteuse.

Une compression sévère des effectifs militaires, imposant des mesures de dégagement, a retardé le relèvement des limites d'âge.

Ce relèvement a pu, enfin, aboutir, à la faveur du vote par le Parlement d'un programme aérien, dans la forme prévue par la loi du 17 août 1948.

2. — Le rétablissement du statut des sous-officiers de carrière eut justifié le retour aux conditions de rengagement fixées par le texte initial de l'article 67 de la loi du 31 mars 1928.

Normalement, en effet, un sous-officier qui a effectué cinq ans de service doit savoir si ses aptitudes et ses goûts lui permettent d'embrasser définitivement la carrière militaire. Il est nécessaire, par ailleurs, que l'armée de l'Air puisse compter sur un personnel attaché de tout son cœur au métier des armes, sans hésitations et sans atermoiements.

Il n'est pas douteux que le régime des rengagements à court terme est une source d'inquiétudes pour les sous-officiers, tenus de solliciter périodiquement une prolongation de service, au risque que la situation des cadres ne l'autorise plus. Il est une cause d'instabilité dangereuse pour l'armée de l'Air. Il complique la gestion des effectifs. Il ne permet pas l'utilisation suffisante de spécialistes formés onéreusement.

La loi du 26 septembre 1948 a, néanmoins, maintenu les conditions de rengagement des sous-officiers fixées par l'ordonnance du 24 mars 1945. Il s'ensuit que les sous-officiers peuvent servir soit par rengagement, soit par admission dans le corps des sous-officiers de carrière.

Cette mesure doit faciliter la réalisation des effectifs du plan. Il est à penser qu'elle ne pourra être maintenue indéfiniment.

Il ne convenait pas, en tout cas, à la faveur d'un relèvement des limites d'âge, sous peine de créer une désaffection pour le corps des sous-officiers de carrière, d'offrir aux sous-officiers rengagés les mêmes perspectives d'avenir.

C'est pourquoi le décret du 20 mars 1951 conserve aux sous-officiers rengagés les limites d'âge antérieurement établies. Elles leur permettront, généralement, d'accéder à une pension proportionnelle, alors que sous le régime de l'article 67 ancien de la loi du 31 mars 1928 un sous-officier ne

pouvait servir par voie de rengagement au delà de huit années.

S'ils désirent effectuer une carrière complète, leur permettant d'acquérir une pension d'ancienneté, ils auront donc l'obligation de demander, en temps utile, leur admission dans le corps des sous-officiers de carrière.

3. — *Le décret du 20 mars 1951*, qui constitue une sorte de codification en la matière, comprend trois parties :

— une partie relative aux limites de durée de service et aux limites d'âge des militaires non officiers servant par contrats de rengagement (articles 1 à 5);

— une partie relative aux limites d'âge des sous-officiers de carrière (articles 6 à 9);

— une partie relative à la limite d'âge des musiciens servant sous le régime de la commission (article 10).

4. — Les sous-officiers rengagés du corps du personnel navigant conservent le bénéfice des dispositions de l'article 8 de l'ordonnance du 19 juillet 1943 (possibilité de passage à la limite d'âge dans un corps du personnel non navigant).

Les sous-officiers rengagés de tous les corps qui atteignent la limite d'âge sans avoir accompli quinze ans de service pourront, sous certaines conditions, parfaire cette durée de service.

Les sous-officiers rengagés des corps du personnel non navigant, ex-sous-officiers de carrière ne bénéficieront plus, à partir du 30 mars 1952, d'une limite d'âge particulière, mais les contrats qu'ils auront souscrits avant cette date seront respectés. Cette mesure devrait les inciter à demander, sans retard, leur réadmission dans le corps des sous-officiers de carrière.

Les dispositions particulières d'application du décret du 20 mars 1951, en ce qui concerne les limites d'âge des sous-officiers rengagés, font l'objet de l'Instruction ministérielle N° 724-EMGFAA. *Lég. du 12 juin 1951 et du 8^e modificatif N° 725-EMGFAA. Lég. du 12 juin 1951 à l'Instruction ministérielle N° 1060-EMAA. Lég. du 31 juillet 1947* (voir B.O. Air, fascicule N° 25 du 18 juin 1951).

5. — Les sous-officiers de carrière du corps du personnel navigant continuent à bénéficier des dispositions de l'article 8 de l'ordonnance du 19 juillet 1943 (possibilité de passage à la limite d'âge dans un corps du personnel non navigant).

Les sous-officiers de carrière de tous les corps pourront, à la limite d'âge, être prolongés de cinq ans, s'ils occupent l'un des emplois déterminés par le Secrétaire d'Etat aux Forces Armées « Air ».

Les dispositions particulières d'appli-

tion du décret du 20 mars 1951, en ce qui concerne les limites d'âge des sous-officiers de carrière, font l'objet de *l'Instruction ministérielle N° 723-EMGFAA. Lég. du 12 juin 1951* (voir B.O. Air, fascicule N° 25 du 18 juin 1951).

6. — Les dispositions du décret du 20 mars 1951 doivent permettre aux sous-officiers d'orienter leur carrière comme ils le désirent, au mieux de leurs aptitudes et de leurs préférences.

Un sous-officier rengagé du corps du personnel navigant qui veut faire une carrière complète dans ce corps pourra, avant la limite d'âge de 35 ans, demander son admission au statut de la loi du 30 mars 1928, continuer à servir dans le personnel navigant jusqu'à 40 ans, puis être prolongé, éventuellement, toujours dans le même corps, jusqu'à 45 ans.

S., à 35 ans, il préfère opter pour un des corps non navigant, il pourra continuer à servir par voie de rengagement, jusqu'à 40 ans, dans le corps du personnel non navigant spécialiste ou dans le corps du personnel non navigant du service général. Si, passé dans l'un des corps du personnel non navigant, il devient, avant 40 ans, sous-officier de carrière, il pourra servir jusqu'à 45 ans et, éventuellement, jusqu'à 50 ans.

Un sous-officier de carrière du corps du personnel navigant pourra, à 40 ans, opter pour l'un des corps du personnel non navigant.

Ainsi, pratiquement, tous les sous-officiers de l'armée de l'Air sont susceptibles, s'ils le désirent, si leurs aptitudes et leur façon de servir l'autorisent et si la conjoncture au point de vue des effectifs est favorable, de faire une carrière complète jusqu'à 50 ans (sous-officiers ayant toujours servi dans un corps du personnel non navigant ou provenant du personnel navigant) ou jusqu'à 45 ans (sous-officiers n'ayant jamais quitté le personnel navigant).

L'admission dans le corps des sous-officiers de carrière, le passage à limite d'âge du corps du personnel navigant dans un des corps du personnel non navigant, la prolongation en service des sous-officiers de carrière au delà de la limite d'âge sont soumis à l'agrément du Secrétaire d'Etat aux Forces Armées « Air ».

Il convient, en effet, que ces autorisations, compte tenu des besoins d'encadrement de l'armée de l'Air, soient laissées au choix.

Colonel BALAYE,
Chef de la Section Législation
de l'EMGFA/A.

VARIÉTÉS

PETITES HISTOIRES D'UNE GRANDE AVIATION

I. - Méfiez-vous des téléphones



Gourdou en goguette lui rappelle fâcheusement qu'il y a de l'air libre dehors. Au bout d'un instant, n'y tenant plus, il décroche le téléphone.

— Allo? la Section d'Entraînement?

—

— Qui est à l'appareil?

—

— Quel est le c... qui vole encore à cette heure?

Une voix au bout du fil, aussi ferme qu'un peu désinvolte :

— A cette heure? Oh! ce ne peut être que le Commandant du Parc.

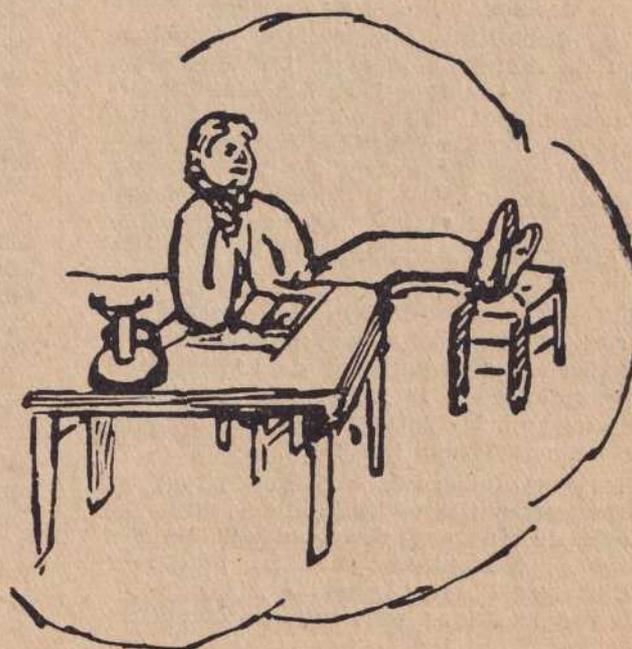
— 193...

— Sur une base aérienne importante du Centre de la France.

— 18 h. 30. Tout le monde a quitté la base. Restent seuls dans les différents bâtiments des plantons de service.

Dans le ciel, un seul avion, un Gourdou ronronne ou rugit au fil d'évolutions multiples. Tous les soirs ou presque, c'est le même scénario : le Commandant du Parc s'élargit un peu après une journée abrutissante passée dans son bureau, en caracolant une demi-heure sur son Gourdou.

Or, ce soir il y a changement; le Commandant du Parc est à son bureau et finit, en maugréant, une tâche ardue. Le ronronnement du



2. - Sollicitude



— 193..

— Aux Mortemets.

— Un Général d'aviation, en tournée d'inspection passe quelques instants aux Mortemets. Il est prévu à cette occasion des exercices d'ascension de ballons d'observation.

Le Général, très intéressé par ce travail inhabituel, ne perd pas un des mouvements mille fois répétés et coordonnés de l'équipe du treuil et de celle de manœuvre du ballon au sol. Il est subjugué par l'ensemble et regarde, la tête en l'air, bien appuyé sur ses jambes un peu écartées, les mains sur les hanches, la grosse saucisse qui s'élève lentement au bout de son filin d'acier.

On hisse à 300 mètres, on redescend à 100. On repart à 400. La tête du Général, tant il est attentionné, n'a fait qu'enregistrer les mouvements de la grosse baudruche.

Le Commandant de la batterie se perd dans un flot sans fin d'explications techniques que le Général n'écoute manifestement pas. On a fixé la saucisse à 400, où l'on doit laisser mariner les observateurs un petit quart-d'heure. Le Commandant a fini son laïus. Il va pouvoir respirer. Il quitte le ton technique pour le ton amical.

Le Général regarde toujours la saucisse.

— A quoi pensez-vous, mon Général ?

— Ah ! ne m'en parlez pas, dit-il en se mettant une main sur les yeux. Si le câble cassait, quelle chute !

3. - Les forts à bras

— 194...
— Quelque part en opérations.
— 8 h. 30 au rapport du matin d'une grosse unité de Services.
Le Colonel écoute les propositions faites par les différents chefs de sections pour la solution de problèmes posés aux rapports précédents.

— Alors Capitaine X, avez-vous pensé à ce transport ?

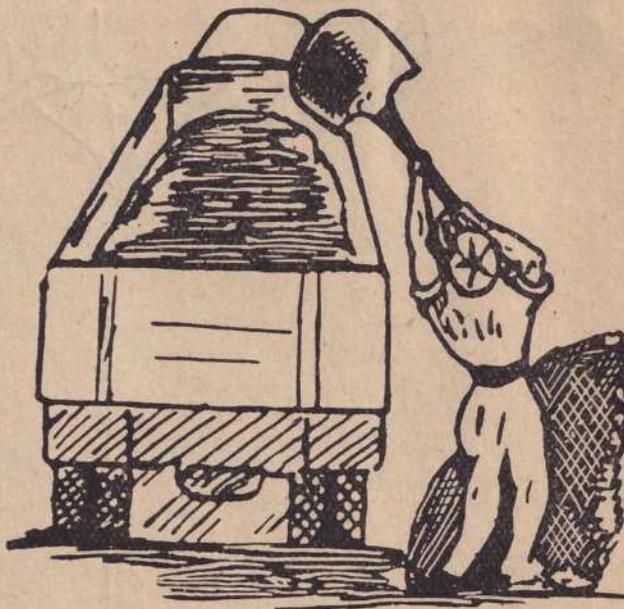
— Oui, mon Colonel. Je pense qu'il n'y aura pas de problème. J'ai les moyens. Avec mes 10 camions chargés à fortiori, je peux...

— Comment dites-vous ?

— Avec mes 10 camions chargés à fortiori, je peux assurer trois rotations dans la journée et...

— Mais, qu'entendez-vous par camions chargés à fortiori ?

— Eh bien, à bras d'homme, parbleu.



Textes et dessins du Commandant AMIOT.

PLAIDOYER DE L'OFFICIER DE RÉSERVE DISCIPLINÉ

La réclamation n'étant permise à l'inférieur que lorsqu'il a obéi, le « jeune » sous-lieutenant mis en cause, respectueux du règlement (quoique réserviste) et discipliné : par tempérament, par principe, par devoir et pour l'exemple, n'a pu, comme il en avait le désir, pour se mieux défendre, attaquer, selon la haute stratégie de tous les temps et de tous les domaines, même féminins, et se disculper en « chapeautant » l'éditorial ci-dessus.

Sans quoi, il aurait expliqué par avance, que le traitement inhumain et fort peu protocolaire infligé à un supérieur (et quel supérieur, un « Chief »... et *comme ça...*, ex grand maître du G.A.E.L. et actuellement l'un des plus brillants officiers du « Cab/mil ») et qui risque de compromettre irrémédiablement sa carrière militaire, était la conséquence d'une juste et légitime vengeance; vengeance qui fut, par sympathie, fort anodine eu égard aux « motifs » l'ayant provoquée.

Qu'on en juge :

Le « jeune » sous-lieutenant plus affamé de vol depuis 25 ans, que n'a pu l'être le Commandant de sandwiches pendant 4 heures, a vu miroiter à

plusieurs reprises, devant ses yeux agrandis et du fait de ce Commandant, le mirage de « quelques heures » à se mettre sous la dent. Et non pour une ballade, mais pour une mission de « confiance » : l'organisation du Congrès des Réserves de l'A. A. 1^{re} Région.

Exécutant strictement les instructions précises de ce fort sympathique officier supérieur, le sous-lieutenant incriminé s'est rendu à Villacoublay, « flanqué » non pas d'un, mais de deux Officiers supérieurs, veillant comme il se doit à la stricte exécution des ordres donnés; là, le bouillant et dynamique Commandant en question a signifié à l'inexpérimenté sous-lieutenant, trop confiant en la parole d'un grand chef et de la météo, qu'il entendait, nonobstant toutes observations à *ne pas* formuler, voir le raid se terminer au Mess, où le Colonel commandant la Base désirait recevoir ces Messieurs du Cab/mil. à 13 heures, accompagnés de leur « victime ».

Et ceci, après de mystérieux conciliabules, tenus avec de maléfiques organismes, parlant de fronts froids, de fronts chauds, de murs, d'orages, que sais-je, et d'où « le Povre » sous-lieutenant fut soigneusement exclus, son enthousiasme risquant d'être embarrassant.

La réception et le déjeuner furent certes parfaits, mais ne purent faire oublier au lieutenant, dénué d'appétit, le vol, le voyage, l'aéroplane... toutes choses dont il ne fut plus question.

Comme cela valut, par la suite, au « malheureux pianiste » une eng... bien sentie de son ami le Président du Secteur Lorraine, qui l'attendait à Luxeuil avec les camarades du Cab/mil, pour l'organisation du « Grand Raout »; comme il s'est vu signifier qu'il n'avait, ainsi que ces Messieurs de l'E.M.A. qui ont la manie de vouloir se déplacer en avion, qu'à faire comme tout le monde et qu'un train excellent quittait Paris à 7 h. 05!

Comme, pendant des jours et ensuite des heures, la Météo s'est révélée aussi incapable que l'A. A. d'assurer le voyage du « responsable » (si la chose tournait mal).

Comme il était indispensable d'arriver *sûrement* au *moins* le jour du grand jour, il a semblé « *impensable* » au jeune sous-lieutenant de ne pas prendre la direction des opérations.

Et sachant (est-ce médisance?) que le Commandant mis en cause est l'une des plus brillantes et plus valeureuses fourchettes de l'Armée de l'Air française, il lui a infligé, et ce fut justice, la Loi du Talion, œil pour œil, *dent pour dent* :

Je suis affamé de vol... Tu m'as pas fait voler.

Tu as faim... Tu boufferas pas!

Et puis... l'inférieur fut magnanime et grand..

Il donna quand même des sandwiches au Commandant.

Quand celui-ci, de carlingue, ne lui fit pas faire un semblant!

(Extraits des Mémoires du Comm^t A.).

SOUVENIRS D'UN OFFICIER D'ACTIVE

en période chez les Réservistes

Je viens de passer 48 heures dans les Réserves et le ciel m'est témoin que j'ai quelques raisons de me souvenir de ma « période ».

A priori, dans cette matinée du 26 mai 1951, tout semblait clair — à l'exception de la météo — j'avais même réussi à convaincre mon épouse de l'utilité de ma mission et un rapide Ramier m'attendait sur le terrain de Villacoublay... Bref, j'étais prêt à partir pour Luxeuil au Congrès des Réservistes de la 1^{re} Région Aérienne..

Puis soudain, tout devint sombre, le temps en particulier, et le plan péniblement échafaudé depuis des semaines s'écroula. Je fut happé, mis presque de force sur le coup de midi, dans une immense torpédo, et un sous-lieutenant, à première vue plutôt sympathique, me précisa que, secrétaire général de l'A.N.O.R.A., pilote de la voiture, il entendait dorénavant prendre la direction des opérations.

Alors, c'est là que commence le drame...

Durant la traversée de Paris, je me tins « coi », hasardant malgré tout, que dans l'Active, selon certaines traditions, on avait l'habitude de se mettre à table à pareille heure.

À première vue, mes paroles ne parurent point intéresser mon conducteur qui, le pied sur l'accélérateur (le compteur oscillait gentiment entre 120 et 130), daigna cependant me répondre en termes très vagues que je pouvais « nourrir » quelque espoir d'un sandwich.

Blotti de peur, transi de froid, j'attendis qu'un nouvel événement me permit de lancer une nouvelle offensive... Je n'eus pas trop à attendre, et après quelques 50 kms, le pneu arrière gauche, lassé par l'allure intempestive que nous menions, décida de rendre l'âme. Un quart d'heure plus tard, noir comme un chiffonnier, ayant suivi à la lettre toutes les instructions du jeune sous-lieutenant, je ressortis de dessous la voiture, espérant que cette fois, j'allais obtenir la récompense que je sollicitais depuis le départ.

Mais cette fois, ce fut une autre affaire, une véritable « course au pneu de secours » qui me permit quand même, vers les dix-sept heures, d'avoir droit à une légère collation.

Arrivé en fin d'après-midi à Luxeuil, je me consolai en pensant à l'agréable soirée que je pensais passer au Casino et oubliai rapidement les ennuis de la journée. Après un excellent repas que mon déjeuner de 17 heures, hélas, ne me permit pas d'apprécier, je déchantai rapidement en apprenant qu'il y avait quelques petits papiers à mettre en ordre... courte plaisanterie, qui devait se terminer sur le coup de 2 heures du matin... et encore à 2 heures du matin, j'eus bien du mal à éviter d'aller coucher « Aux Pâquerettes », avec mon toujours fidèle sous-lieutenant. (Mais là, vraiment, un officier d'active a ses principes).

Que vous dirais-je de la journée du lendemain, sinon qu'elle fut, malgré le mauvais temps, un triomphe au point de vue organisation, et qu'elle me permit de constater quelle foi magnifique animait les quatre cents Réservistes réunis pour ce Rallye.

Mais si le C. R. de cette magnifique journée n'est pas de mon ressort, personne ne peut m'empêcher de parler du banquet... Bien entendu, il me fut à nouveau impossible de déjeuner en toute tranquillité, et le jeune sous-lieutenant prit à nouveau un malin plaisir à me faire parvenir d'innombrables papiers que je fus contraint de « digérer » en lieu et place de pâté en croûte et tranche napolitaine.

Pour le retour après avoir un instant espéré regagner la Capitale par avion, sans mon garde de corps, je reçus en définitive l'ordre d'embarquer à nouveau dans la trop fameuse torpédo.

Certes, cette fois, le sous-lieutenant m'assura qu'il y aurait un repas du tonnerre en cours de route qui me ferait oublier mes mésaventures et tout, en effet, le laissait présager. Eh ! bien, croyz-le si vous voulez, après une course contre la montre destinée paraît-il à mettre des camarades au train de Reims, après avoir été stoppé par la routière et avoir manqué d'aller au bloc, j'eus droit vers minuit moins le quart à une choucroute et à un peu de bière... Et le plus fort de tout, c'est que le fameux sous-lieutenant a exigé que je lui envoie ce compte rendu de voyage.

Morale. — Camarades d'active, méfiez-vous des périodes dans la réserve.

A VIE DE NOTRE ASSOCIATION

ASSEMBLEE GENERALE

La troisième assemblée générale de l'Association s'est tenue le samedi 2 juin 1951 au cercle militaire à Paris, sous la présidence du général Gelée, vice-président de l'association, entouré des membres du Comité Directeur.

La séance est ouverte à 18 h. 45.

Le Général Gelée fait le compte rendu de l'activité de l'association au cours de l'exercice 1950-1951. Il insiste pour que s'intensifie le recrutement d'adhérents nouveaux, afin que la grande famille des Maraudeurs puisse se reconstituer, aussi nombreuse, aussi unie qu'elle l'était pendant la guerre.

M. Bucaille, trésorier, donne lecture du rapport financier de l'association qui s'établit ainsi qu'il suit pour l'exercice 1950-1951.

RECETTES

En caisse au 1 ^{er} janvier 1950	160.522 »
Coisations, abonnements.....	194.304 »
Total.....	354.826 »

DEPENSES

Bulletins. Entr'aide. Banquet	244.177 »
Solde au 31 décembre 1950 du compte chèque postal	110.649 »

RESUME

Recettes	194.304 »
Dépenses	244.177 »
Déficit (1)	49.873 »

(1) Le déficit a été couvert par les cotisations, qui sont rentrées en grand nombre après l'appel lancé par le général Gelée.

Ces comptes sont approuvés à l'unanimité par l'assemblée.

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée à 19 h. 45.

LES MARAUDERS A

L'ARC DE TRIOMPHE

Le samedi 2 juin, l'Association, désignée pour ranimer la Flamme sur la Tombe du soldat inconnu, s'est rendue à l'Arc de Triomphe.

La délégation, précédée des fanions des Maraudeurs, était conduite par notre Président, le Général Bodet, et notre vice-président, le Général Gelée.

Une magnifique gerbe de fleurs a été déposée sur la dalle sacrée, cependant que le Général Bodet, ravivait la flamme.

Participaient à cette imposante cérémonie des délégations de la St-Cyrienne, de l'association des amis de St-Cyr, du Souvenir français, de l'Amical de la 12^e D.I.M., des Revenants du 106 R.I., de l'Amicale du 3^e Groupe du 231^e R.A.P. et de la fédération des Dragons. Une musique militaire de la garnison de Paris précédait le cortège. La parfaite tenue de la garnison des Maraudeurs fut particulièrement remarquée et applaudie au cours du défilé sur l'avenue des Champs-Élysées.

Nos adhérents trouveront, aux pages 13, 26 et 27, des photographies de cette manifestation. Ceux qui seraient désireux de se procurer des exemplaires de ces photographies peuvent s'adresser à M. Robert Delhay, reporter-photographe, 30, avenue Aristide-Briand, à Stains (Seine) Prix de la photo 18x24: 100 francs. Indiquer, à la commande, le numéro de la photographie choisie et joindre avec le montant un timbre de 15 fr. pour l'envoi. Il n'est pas fait d'expédition contre remboursement.

LES MARAUDERS A L'ARC DE TRIOMPHE



N° 5362-5



N° 5362-13



N° 5362-7



N° 5362-1



N° 5362-11

BANQUET

A l'issue de l'assemblée générale, un banquet a réuni au Cercle Militaire une centaine de Maraudeurs. On en attendait davantage et on peut s'étonner du peu d'empressement qu'ont mis certains camarades à venir se retremper sous « l'ambiance maison ».

Ils seront d'ailleurs les premiers à le regretter lorsqu'ils sauront que la réunion, présidée par le Général Bodet, se déroula dans la plus pure tradition « maraudeurs » : camaraderie, gaité, chansons... et chahut.

Dans une heureuse improvisation, le Général Bodet dit tout le plaisir qu'il avait à se retrouver parmi ses camarades dont il avait été tenu longtemps éloigné par suite de son commandement en Indochine, mais auxquels il avait toujours pensé avec une affectueuse sympathie. Les Maraudeurs lui firent une chaleureuse ovation, accompagnée des bans traditionnels, ordonnés par le Commandant Avenard, suivant un rite qui lui est personnel.

Et après qqes savoureuses histoires, parmi lesquelles celles de l'inénarrable « La Ficelle » furent particulièrement applaudies, on se sépara en se donnant rendez-vous à l'année prochaine.

EXPLICATIONS ET MISE AU POINT

Amis Maraudeurs, adhérents fidèles, nous avons qqes mots à vous dire. Des explications à vous donner. Et aussi qqes mises au point à faire. L'abondante correspondance qui nous est parvenue ces temps derniers, prouve que ces explications et ces mises au point sont nécessaires.

I. — COTISATIONS. L'argent, a-t-on coutume de dire, est le nerf de la guerre. Il est aussi hélas ! le nerf d'une association. Non point qu'il s'agisse d'accumuler des capitaux et de les faire fructifier. Il s'agit simplement de vivre, c.-à-d. dans le cas présent, de permettre

à notre association de tenir et de durer. C'est à quoi tendent les modestes cotisations qui vous sont annuellement demandées.

Or, si par votre adhésion même, vous avez témoigné de votre désir de voir se constituer un groupement des Maraudeurs, vous ne semblez guère vous soucier des conditions dans lesquelles cette association peut vivre, croître et prospérer. Au point que 35 % d'entre vous négligeant ces contingences d'une importance cependant vitale, ne paient pas leur cotisation. Certes, on s'excuse parfois d'un oubli ou d'un retard, on invoque la négligence, ou l'ignorance des échéances. Mais ce sont là bavardages devant une caisse vide. La situation financière, telle qu'elle a été exposée par notre camarade Bucaille, lors de la dernière assemblée générale, a accusé un déficit inadmissible, étant donné que nos frais généraux, grâce à l'aimable hospitalité que nous accordent les Etablissements Chiris, sont inexistantes. Seules restent à notre compte, les frais de publication du Bulletin, ce Bulletin auquel vous semblez témoigner un intérêt tel que vous protestez vivement lorsqu'il ne vous parvient pas, mais dont vous ne vous souciez guère de savoir comment il pourra être financé, donc, publié.

Résultat : devant le déficit menaçant, nous avons été obligé de ramener de 4 à 3 le nombre des Bulletins à paraître dans l'année, (le dernier n° paru porte le n° 14 Mai 1951). Si vous le regrettez — et vous semblez, à en juger par vos lettres le regretter —, c'est à vous et à vous seuls que vous devez vous en prendre.

Si, au cours des deux premières années, il a pu y avoir qqes chevauchements et portant qqes hésitations, dans le paiement des cotisations, du fait d'inscriptions échelonnées tout au long de l'année, à l'heure actuelle la situation est claire. Chaque année nouvelle implique le paiement automatique de votre cotisation. Ce qui revient à dire que dès janvier 1953, vous devez, tous, nous faire parvenir le montant de ladite cotisation qui vous libérera de vos obligations de l'année en cours. Vous connaissez les taux :

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

Vous connaissez l'adresse : Trésorier de l'association des Maraudeurs 104, rue du faubourg St-Honoré, Paris. Compte chèque postal : Paris : 6058.84.

Nanti de ces renseignements, et ayant médité notre appel, vous n'avez plus aucune excuse pour justifier votre carence ou votre négligence. Nous vous attendons aux actes. Et d'avance merci.

II. — BULLETIN. Le Bulletin est régulièrement envoyé à tous les adhérents et cependant beaucoup d'entre vous prétendent ne pas le recevoir. Les réclamants sont-ils sûrs d'avoir donné leur adresse exacte ? Sont-ils sûrs d'avoir notifié à notre secrétariat, les mutations dont ils ont été l'objet ? Le nombre imposant de Bulletins qui nous sont retournés, avec les mentions : inconnu..., parti sans laisser d'adresse..., nous incitent à croire qu'il n'en est pas toujours ainsi.

Et il arrive ce qui doit inévitablement arriver : à courir de ville en ville et de pays en pays, des bulletins finissent par s'égarer. D'autres, en l'absence du véritable destinataire, restent... sur place où ils sont utilement consultés et... retenus par ceux qui s'intéressent aux choses et aux gens de l'aviation. Nous pourrions tirer qqes fierté de cette faveur publicitaire qui nous est ainsi faite. Nous préférierions cependant que chaque Bulletin trouvât son véritable destinataire.

Par surcroît ceux qui — par leur négligence — se croient lésés par la non réception du Bulletin, écrivent et demandent l'envoi du numéro manquant. A quoi, il nous est impossible de répondre, puisque notre Bulletin est tiré à un nombre d'exemplaires correspondant exactement au nombre d'abonnés et qu'il nous est impossible de remplacer les numéros perdus ou égarés.

La solution ? indiquer en temps utile

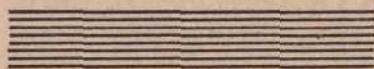
vos changement d'adresse, et, en cas de mutation, de démobilisation etc, donner à qui de droit l'adresse vers laquelle devra être acheminé le Bulletin **ce qui évitera tout malentendu et tout renvoi.**

III. — CORRESPONDANCE. Nous vous l'avons dit dès le début. Pour limiter nos frais généraux, nous avons limité nos frais de correspondance. Entendez par là que nous avons décidé de ne pas percevoir des cotisations à domicile, de ne pas accuser réception des sommes envoyées par chèque ou par mandat etc. etc. Les opérations postales sont suffisamment sûres et bien réglées pour que nous n'ayons pas à redouter des erreurs ou des oublis. Il n'y a pas une chance sur mille pour qu'un mandat régulièrement adressé, s'égare.

Aussi, vous demandons nous de ne pas vous étonner, de ne pas vous impatienter s'il n'est pas accusé réception des sommes que vous nous adressez. Tenez pour admis que ces sommes nous parviennent normalement. D'ailleurs il n'est pas d'exemple que nous ayons réclamé à l'un d'entre vous une cotisation qu'il avait déjà payée.

Les demandes de renseignements, les affaires à éclaircir ou à dénouer, sont réparties entre les membres du Comité Directeur qui les acheminent, suivant les cas, vers les personnes susceptibles de leur trouver des solutions. Il n'est certes pas possible de donner satisfaction à tous, car il est parfois des demandes qui ne peuvent pas recevoir une solution favorable. Du moins nous efforçons-nous de défendre de notre mieux les intérêts de nos camarades, comme il se doit entre membres d'une même famille.

IV. — INSIGNES. Nous l'avons déjà dit : nous le répétons. Pour éviter des frais d'envoi qui en doubleraient le prix, les insignes sont adressées par la poste en échantillon et non par paquet recommandé. Il est possible que qqes envois s'égarerent ; surtout lorsqu'il s'agit de destinataires en service dans les T.O.E. Dans ce cas, après un délai normal d'attente, prévenez-nous. Et un deuxième envoi vous sera fait. A tout prendre, et même avec ces risques lorsqu'on songe aux tarifs actuellement pratiqués pour les envois recommandés, l'économie réalisée est appréciable.



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 Comm^t Lamy, Base aérienne, Le Bourget.

Pour le « Bretagne », au Comm^t Canepas, Le Bourget, ou à l'adjudant Victor Verat, groupe Bretagne, Base aérienne Thès (Sénégal).

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

Pour la 3^e Escadre et le « Franche-Comté » : au Comm^t Avenard, Ministère de l'Air, 21, boulevard Victor, Paris.

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

Pour le « Bourgogne » : au Lieut.-Col. Bouyer, Base aérienne, Avord (Cher).

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

Pour l'Etat-Major de la B.B.M. 11 : au Lieutenant-Colonel David, Base aérienne, Rochefort.

IN MEMORIAM

Le Capitaine Guyot. (G.T. 2/61. Maine. Le Bourget), informe ses camarades qu'il a fait déposer, au nom des anciens du Groupe « Bretagne », une Croix de Lorraine en bronze sur la tombe de l'adjudant Favre mort en service aérien commandé.

L'adjudant Favre était mécanicien à bord du Berchcraft qui s'est écrasé au sol le 27 mars 1951.

REMERCIEMENTS

Notre Président a reçu du Commandant du G. 13. 1/19 Gascogne la lettre suivante :

Mon Général,

Le personnel du Groupe de Bombardement 1/19 « Gascogne » a été très touché par l'envoi des colis que le Colonel Longuet nous a fait parvenir.

J'ai l'honneur de vous remercier ainsi que tous les membres de l'Amicale de la 11^e Brigade de « Maraudeurs » pour cette marque d'attachement au Groupe, des Anciens du Bombardement Moyen.

Les cadeaux ont été appréciés et ont fait la joie des hommes de troupe qui sont les premiers à subir l'inconfort et la précarité des installations du Groupe sous un climat dur et dans une atmosphère d'insécurité constante.

Ceci contribuera à maintenir la tradition et l'esprit de camaraderie qui ont toujours animé nos belles Unités de B. 26. Le but à atteindre a donc été pleinement réalisé.

Je vous prie de croire, Mon Général, à l'attachement du « Gascogne ».

Pour le Ct Vedrine en mission:

Le Capitaine : Demeunynck,
Commandant en second le G.B. 1/19
« Gascogne ».

Sect. post. 61.322 — T.O.E.

DE-CI, DE-LA, DES NOUVELLES EPARSEES

De Louis Berthel, chef d'entretien, 16, Cités E.D.F. Vincey, Vosges :

Employé à l'électricité de France, j'ai été muté en mars 1951 à la centrale thermique de Vincey (Vosges).

A peu près seul dans la région j'ai eu l'occasion dans l'hiver de rendre visite à Blaise, un ancien du Bourgogne, demeurant à Sennones.

Ai reçu dernièrement des nouvelles de Saint-Dizier où les Maraudeurs ne reconnaîtraient plus la base du Robinson bouleversée de fond en comble par les américains.

Je regrette vivement de ne pouvoir cette année, comme en 1950, être parmi vous à l'occasion du banquet, où l'on se retrempe vraiment dans l'atmosphère *Marauders*.

Espérant pouvoir y assister l'année prochaine, je vous quitte en vous envoyant un amical souvenir.

De M. Georges Courtin, Rabat (Maroc).

« Je vous signale l'arrivée au Maroc de notre camarade de la Tour du Pin, ancien du groupe « Maroc », qui vient occuper à Rabat le poste de « Conseiller du gouvernement chérifien », d'une importance capitale dans les circonstances actuelles. »

De l'adjt-chef Yvars Pierre, moniteur chef d'éducation physique et des sports de la base aérienne d'Ivato (Tananarive).

« ...Démobilisé fin août 1945, j'ai fait 18 mois après une demande de réintégration dans l'armée, pour avoir le bénéfice de la retraite professionnelle.

« Je n'ai pu retourner dans le cadre P.N. vu qu'en 1947 la limite d'âge pour s/Off. était fixée à 35 ans et que j'avais dépassé cette dernière de 3 mois. Je me suis donc retrouvé dans le Corps du Service Général, ou sur ma demande l'on m'a octroyé un emploi actif comme Chauffeur Mécanicien de Poids lourd dans une Compagnie de Transport, ou pendant un an j'ai un peu boulingué partout, transports fréquents de matériels sur Alger, le Sahara, Agadir et plusieurs autres centres. Au moment du reclassement comme j'avais un Brevet Supérieur dans les sports j'ai été reclassé dans ma spécialité actuelle. Ne pouvant demander à effectuer un séjour en Indo-Chine à cause de mes trois enfants qui ont besoin de moi pour les tenir de près (13 ans, 11 ans, 8 ans), j'ai demandé à effectuer un séjour à Madagascar ou je suis actuellement, et employé comme Moniteur-chef.

Ici nous sommes une quinzaine des *Marauders* nous nous réunissons mensuellement, afin de bavarder entre nous et de boire ensemble le pot rituel.

Au sergent Caverot, Maison-Blanche Alger, ces quelques nouvelles d'anciens Maraudeurs du G. Bon 2/20, « nouvelles glanées par-ci par-là, au hasard des rencontres ».

« Ici, à Maison-Blanche, se trouvent :

Adjt Ligier M. — Adjt Deleplanque. — St-chef Ohyanondo. — (au G. T. 1/62). — St-chef Martinez, (à l'A.I.A.). — St-chef Pacalin, (à la S.A.S.M. 99). — Lt Chouzy. — Sgt Kinsky, (à la Compagnie Air).

Quelques nouvelles des anciens « Bretons », dispersés dans toutes les bases de France et d'O. F., depuis la grande relève coloniale à Thiès, en 1950.

Quelques-uns : Amiel, Bertrand, Beldon, Pillore ont eu la chance d'y retourner.

Comdt Spérius et Lt Chollet sont à l'Etat-Major à Alger. Adj. Lacombe, St-chef Benoit à Cajaux. St-chef Gouwy, Sgt Morlet, Adj-chef Sabatier à Toulouse Francazal ainsi que l'Adj-chef Bellon, Adj. Levecq « Bébert » à Mont-de-Marsan, Cdt Félix, Adj-chef Beauvillain, Sgt Aubertin à Reims, Cdt Jancovici à Friedrichaffen, Sgt Gêromé en Indochine (je l'ai rencontré à Marseille). St-chef Jurczyszyn à Rabat. St-chef Talfumière à Fès. Adj-chef Viersaho à Rennes. Lt Guyot. Adjt Gastou au Bourget. Lt Simon, Adjt Chatagnier, St-chef Barberis, St-chef Négroni à Orléans-Bricy. Capitaine Ehrhart, aux environs de Paris. Adj-chef Vêrard « Manca » et Adj-chef Martin Alfred à Chartres. Adj-chef Poussin au Ministère de l'Air. Cdt Stern, à la région de Dijon. Adj-chef Galban, à la région de Bordeaux. Adjts Bon et Bouttefroy, à Cognac. St-chef Dumont et Adj-chef Chevillard, en Indochine.

Ces nouvelles sont peut-être justes, peut-être fausses, ce n'est qu'en rencontrant quelques « Bretons » ou « Marocains » que je sais ces nouvelles adresses. (*diffusées sans garantie*).

L'adj-chef Hiriard a quitté Thiès en mars 1951, il doit être encore en permission.

Je crois également que l'adj-chef Ducrocq est à Chartres. Si, quelquefois, les « Bretons » ne se sentaient pas trop fatigués ils pourraient donner un tout petit peu de leurs nouvelles, ça ferait plaisir, car pour retrouver leur trace, c'est un problème... En attendant bonjour à tous.

De Roger Delicato, (Lyon).

« En compagnie de mon associé à Paris, je fais paraître depuis longtemps sur notre Bulletin une annonce publicitaire : « CHARBONS DESBANS-DELICATO »... je regrette que notre société n'ait jamais reçu la moindre sollicitation de qqes membres parisiens de l'Association...

De l'adj-chef Sabatier Maurice, Sect. post. 52296. T.O.E.

C'est un ancien du Bretagne qui vous adresse du Nord Tonkin ses respectueuses salutations ainsi que son meilleur souvenir à tous les Bretons. Ici j'ai retrouvé l'ami Rousnet-Zeff, dit Kouskous, jeune s-lieut.; il a d'ailleurs acheté une conduite et dirige avec toute sa compétence le 4^e Bureau du G.A.T. A.C.; ce métier de bureaucrate lui plaît si bien qu'il a laissé partir tout seul son chef, le Colonel de Maricourt. A Haiphong l'ami Chevillard, Roger pour les dames, est chef de piste, alors que son collègue le sieur Dumont Alfred remplit les mêmes fonctions à Tourane. Le jeune Clément sergent-chef plein d'allant dit Cri-Cri en est à sa 290^e mission et travaille pour gagner sa 3^e palme, le gars Dédé Verjus est sur Dakota à l'Anjou, mais le veinard est sur le point de rentrer; il y a aussi Lecalier qui se trouve dans les environs, malheureusement on ne peut se déplacer comme en France; enfin ces quelques nouvelles feront sans doute plaisir aux amis; il n'y a qu'une chose qui manque dans certains endroits, c'est l'esprit Marauder.

De René FOUCAUT, 65, rue Hincmar, Reims.

« ...Je suis à votre entière disposition au cas où vous voudriez bénéficier de prix intéressants en ce qui concernent la champagne.

Je suis démarcheur banque et parmi mes clients je pourrai certainement faire expédier n'importe où (ceci pour les membres de l'Association qui le désirerait), du champagne à un prix très raisonnable.

Je suis, je le répète, à la disposition de tous les camarades susceptibles d'y être intéressés. »

Le sergent DEVLERS Henri, station météo à l'aérodrome Saint-Sauveur, à Luxeuil (Hte-Saône), signale, à l'intention des Maraudeurs, P.N. ou autres, qu'un « pot » traditionnel est tenu au frais à la météo de Luxeuil à l'intention des camarades de passage.

Du Capitaine Georges MONTARRY, G.T. 1/61, Orléans-Bricy (Loiret), ces pertinentes remarques :

« Je me permettrai de vous signaler que la liaison entre les camarades dispersés dans les formations et le centre de Paris est nettement insuffisante. Un grand nombre n'acquiescent plus leur cotisation parce qu'ils ne se sentent plus sollicités par un passé vivace, noyé dans l'indifférence du moment. Et puis, la nature humaine est faible.

Je crois aussi qu'il serait bon d'installer des camarades délégués dans les bases de la métropole et d'outre-mer. Et, un délégué est davantage un individu actif que représentatif à l'excès. Il est à présumer que si les formations stationnées en Extrême-Orient, par exemple, comptaient parmi elles un monsieur en contact permanent avec ses camarades, nous n'aurions pas tous ressenti d'une manière aussi aiguë et notre éloignement et une certaine désaffectation à l'endroit de l'Association.

Et les cotisations ne prendraient pas un tel retard. »

DES NOUVELLES DE LA BASE AERIENNE DE COGNAC

que nous envoie l'ad.-chef ALBAN :

Les vacances étant terminées, les « Anciens » qui se trouvent actuel-

lement sur cette Base ont repris leurs petites réunions mensuelles.

Nous avons appris que plusieurs de nos camarades nous avaient quittés. Il s'agit de :

Adj.-chef BARLÉON, muté à Altkirch; adj. BARON, muté en Indochine; adj.-chef TIRÉ, muté en Indochine; serg.-chef DUVAL, muté en AOF.

Le lieutenant PASINO Bernard, venant d'Indochine, vient d'arriver parmi nous; un Franc-Comtois de plus.

Le lieutenant BERLOT Lucien est nommé capitaine, ainsi que le lieutenant MARTIN André.

Naissance. — Une petite fille est née chez l'adj.-chef GALBAN (Christiane).

Divers. — Un ancien Breton, le lieutenant RENAULT, a eu il y a quelque temps un accident d'auto, son « atterrisseur droit » a été cassé. Il est disponible aujourd'hui.

UNE COUPE EN DEPOT A L'ASSOCIATION

Le sergent Hené Hardi nous a remis, pour être gardée au siège social de l'Association, une coupe en argent provenant du cercle-mess des sous-officiers de Mersburg.

Nous en assurerons bien volontiers la garde, en attendant que le Comité directeur décide de l'« affectation » qu'il y aura lieu de lui donner par la suite.

CARNET ROSE

— Françoise, Jane et Geneviève Goy (Friedrichshafen, s. p. 63529) ont la joie d'annoncer la naissance de leur petit frère Michel).

— Louis BERTHEL (16, cité E.D.F., à Vincey, Vosges) fait part de la naissance de sa fille Sylviane.

— Monique WALDT (Meersburg, s.p. 99130) est heureuse de vous faire part de la naissance de sa sœur Michèle.

— Marc VOURLAT (St-Julien-en-Ja-

rez) est heureux de vous faire part de la naissance de son petit frère Jack.

— M. et Mme Raymond PRAYAL (Trois-Rivières, province de Québec, Canada) ont la joie d'annoncer la naissance de leur deuxième enfant, Marie-France.

— M. et Mme Raymond LIZE (Paramé, 7, rue Ange-Fontan), sont heureux de faire part de la naissance de leur fille Joëlle.

— M. et Mme Henri DUCRUEZ ont la joie d'annoncer la naissance de leur fille Christine.

— Patrick DECASTILLE (E.M.G. M. M.T.A., Paris) fait connaître la naissance de sa petite sœur Renée.

— M. et Mme Lucien HOLTZNER (contrôle d'aérodrome, s. p. 99113, B.P.M. 510B) font part de la naissance de leur fille Martine.

— Marc TELMON (Dakar-Air-France) annonce la naissance de sa petite sœur Dominique.

— Le sergent-chef SARCY (Montier-Chaume, Indre) et Mme font part de la naissance de leur deuxième enfant Jean-Jacques.

CARNET BLANC

— M. Maxime COMBE (B.A. Orléans) fait part de son mariage avec Mlle Andrée Rousseau.

— Le mariage de M. Roland SCHACK (B.A. Orléans-Bricy) avec Mlle Lucette Thibault a été célébré à Montargis.

— Le mariage de M. Jean GERMA et de Mlle Mireille Cohen a été célébré à Toulouse.

— Le lieutenant Joachim SABRIA (Djibouti) fait part de son mariage avec Mlle Maritza Daratos.

— Le mariage du capitaine Paul VOINIER avec Mlle Geneviève Guillo-Kerédan a été célébré à Nancy.

DEUIL

M. et Mme André AUDOIN ont la douleur de faire part du décès de leur fils Gérard.

ADHÉRENTS NOUVEAUX

depuis le 1^{er} MAI 1951

AUDIBERT Jear (Sergent), Maison Escarrat, rue du 4 Septembre, Salon-de-Provence (B.-du-R.).
BENEZET Jacques, Base aérienne 170, Brazzaville (Moyen Congo), A.O.F.
BENGUIGUI René, 37, rue Dutertre, Oran (Algérie).
BERNASCONI René, 59, avenue Anatole-France, Vitry-sur-Seine (Seine).
BONNET Jean, B. A. 721, Rochefort-sur-Mer (Charente-Maritime).
BOTUHA René, 159, rue de Javel, Paris (15^e).
BOUYNE (Louis (Adjudant-chef), B. A. 721, Rochefort (Charente-Maritime).
CROSNIER (Paul), 6, rue Gabriel-Péri, Nogent-sur-Marne (Seine).
DHAISSNE Marie-François, 159, rue de Javel, Paris (15^e).
DISDIER Elie (Lieutenant), Commissariat Air, 53, La Canebière, Marseille (B.-du-R.).
DURIEZ Auguste, 44, quai de Boisset-Dorignies, Douai (Nord).
Dutheil de la Rochère Léonce (Sous-Lieutenant), G.B. 1/19 Gascogne, S. post. 61.322, T.E.O.
FALANDRY Lucien, B. A. 721, Rochefort-sur-Mer (Charente-Maritime).
HERSELIN André, 9, rue Reimbeau, Reims (Marne).
JAUSSIONME Pierre, 24, quai de la Libération, Tonnay-Charente (Charente-Maritime).
PARAIRE Charles, Cadérouse (Vaucluse).
PERIA Jules (Adjudant-chef), Oiselay (Haute-Saône).
PERREL Jules, 11, square Alfred-Boucher, Aix-les-Bains (Savoie).
PERRIN Gaston. Avenue de la République. Miramas. (B.-du-R.).
RIGAUX Pierre, 15, rue de Saint-Michel, Hirson (Aisne).
SAUNIERE Louis (Adjudant-chef), B. A. 115, Orange-Caritat (Vaucluse).
SEGALA Jean, 50, rue Mermoz, Meknès (Maroc).
SEGURA Patrice, 8, rue de Taza, Meknès (Maroc).
VANHOORDE Edouard, 15, rue du Croissant, Paris (2^e).
VENAIN Pierre, E.O.M. 85, B. A. d'Ivato (Madagascar), A.O.F.
VIELLE-MECE Henry, 121, rue de l'Ordre, Lyon (Rhône).
WIEBER Raymond, 80, rue de La Fayette, Rochefort-sur-Mer (Charente-Maritime).
YVARS Pierre, B. A. 181, Ivato-Tananarive (Madagascar), A.O.F.

CHANGEMENTS D'ADRESSES

ARIE Max. 23, Boulevard Notre-Dame. Marseille (B.-du-R.).
AUDIBERT Jean, D.D.T.A. 3/72, caserne Plessier, Altkirch (Haut-Rhin).
AURENS Jean, C.E.A.C., B.P. N° 530, Douala (Cameroun).
BEAURAIN Daniel (Caporal), S. P. 50.665, B.P.M. 405, T.O.E.
BELLEVILLE Roger, rue d'Amiens, Grandvilliers (Oise).
BERTHEL Louis, chef d'entretien, 16, cités E.D.F., Vincy (Vosges).
BETAILLE Paul (Sergent-chef), 1^{er} Bureau, Z.D.A. 901, Versailles (S.-et-O.).
BON Michel (Adjudant), B. A. Avord (Cher).
BOUTTEFROY André, B. A. 111/702, Avord (Cher).
BOYER Marc (Capitaine), E. M. 1^{re} Div. Aér., S. post. 99.113, B.P.M. 510 B.
BRETHOUS Jean-Marie (Adjudant-chef), Aviation militaire, S. post. 61.382.
CAVEROT Georges (Sergent), G.T. 1/62, B. A. Maison-Blanche, Alger (Algérie).
CHIODIN Rémy, Etoile des Alpes, Aimé (Savoie).
COLIN Marcel (Commandant), S. post. 99.113, B.P.M. 510 B.
DAULNY Jean, Les Charmilles, par les Aix-d'Angillon (Cher).
DEBRAS Jacques, 34, avenue Henri-Barbusse, Fosses (S.-et-O.).
DELACOUR Jacques (Lieutenant), A.I.A. N° 3, B. P. 175, Casablanca (Maroc).
DEVILLERS Henri, Station météo, aérodrome St-Sauveur, Luxeuil-les-Bains (Haute-Saône).
DUFFEZ Lucien, G. T. 2/6, B. A. Le Bourget (Seine).
DUREUIL Marius, 37, rue de la Tombe. Issoire. Paris (XIV^e).
FAURE Jean, La Rebeyrolle, Saint-Jean-Ligoure (Haute-Vienne).
FERRANDO Jean (Lieutenant), G. T. 1/62, Base aérienne Maison-Blanche, Alger (Algérie).
FOUCAUT René, 65, rue Hincmar, Reims (Marne).
FOURDRIGNIER Pierre, S.M.I., Berberati (A.E.F.).
GAUFFROY Pierre, S. post. 61.764, T.O.E.
GERMA Jean, (Sergent-chef), S. post. 52296, T.O.E.
GOY Jean (Commandant), E.A.A. 611, Le Bourget-du-Lac (Savoie).
HARAUCOURT Pierre (Sergent), A.M.B. 2/102, B. A. d'Ougis-Longvic, Dijon (C.-O.).

HELTZENER Lucien (Adjudant), Contrôle central aérodrome, S. post. 99.113, B.P.M. 510 B.
JACQUELIN Maurice, 24, rue Pasteur, Colombes (Seine).
JANCOVICI Lazare (Médecin Comm^e), Médecin chef de la B.A. 136, S. p. 63.529, B.P.M. 523 A).
KAUFFMANN Raymond, facteur chef, 1 bis, rue Lafayette, Vesoul (Haute-Saône).
LACOUR René (Capitaine), 15, avenue de Torcy, Chaville (S.-et-O.).
LECLERC Louis, Perrigny-les-Dijon, par Marsannay-la-Côte (Côte-d'Or).
LIEBENCOUTH Jean, Rigalleau, par Saint-Aigulin (Charente-Maritime).
LUCCIANI André (Lieutenant), S. post. 61.322, T.O.E.
MALLETTE Jean (Lieutenant, S. post. 99.037, B.P.M. 523 A).
MONTARRY Georges (Capitaine), G.T. 1/61, Orléans-Bricy (Loiret).
MULLER François, Denting, n° 71 (Moselle).
NOEL Roger (Adjudant chef), Pavillon 3 B, appartement 32, Cité La Varenne, Riom (P.-de-D.).
OREL Michel, chemin des Balmes, n° 9, Bron (Rhône).
PAQUET Georges, 23 ter, rue Victor-Hugo, Rochefort-sur-Mer (Ch. Maritimes).
PIEDFER Albert, St-Remy-la-Calonne, par Fresnes-en-Woëvre (Meuse).
PLANTAT Jean, Aviation militaire, Sect. post. 67.849, T.O.E.
ROUCH Roger, G.T. 2/61, B. A. Le Bourget (Seine).
SABATIER Maurice (Adjudant-chef), S. post. 52.296, T.O.E.
SAINTMICHEL Pierre, 16, rue Louis-Le-Blanc, Levallois (Seine).
STERN Paul (Commandant), E. M. Région aérienne, Dijon (Côte-d'Or).
SURCHAMP Alex, 9, Av. Victor-Hugo, Paris 16^e).

ET TOUJOURS LES 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 :

AUZIECH Jean (Capitaine), C.R.R.T. 462, Blida.
BARTOLI Jean, C.R.R.T. 463, S. post. 99.037, B.P.M. 517.
BARTOLI Noël, Centrale Aérodrome, Base de Sidi-Ahmed (Tunisie).
BAUDET Georges, 15, rue Jean-L'Arrivée, Lyon.
BEAUMONT Jean, Villa La Persévérance, Blida-Joinville.
BEGON Albert (Sergent-chef), 21^e Esc. B. L., Mérignac.
BONIVET Jean, G.T. 2/62, B.A. Blida.
BORRET Roger, B.T. 1/62, B.A. Blida.
BRETHOUS Jean, G.T. 2/62, Blida.
CASSAGNE (Lieutenant), Base aérienne Ivato-Tananarive (A.O.F.).
CESAR Robert, 34, place de la République, Tarare (Rhône).
CHANOIS Jean, 97, boulevard de la Reine, Versailles.
CHIODIN Rémy, Maison Mollard-Bussens, Chambéry.
CUCUMEL Louis, G.T. 2/62, B.A. Blida.
DANMARIE Emile, G.T. 2/62, B.A. Blida.
DELALE Albert, S. post. 99.057, B.P.M. 517.
DUFFOUR Roger (Sous-Lieutenant), 21^e Esc. B.L., Mérignac.
DUFOUR Yves (Adjudant), G.M.M.T.A. Indochine, via B.T.A. 247 Marseille.
DURAND André, G.T. 2/62, B.A. Blida.
EUZIOL (Capitaine), S. post. 99.028, B.P.M. 517.
FOURNIER Bernard, 54, rue Pierre-Curie, Nîmes.
FUSTER Robert (Adjudant), S. post. 99.436, B.P.M., T.O.E.
GEORGE Marcel (Lieutenant), B.E. 701, Salon-de-Provence.
GEROME Jean, G.T. 1/63 Bretagne, Thiès (Sénégal).
GRANCIER Robert, 11, rue Pontis, Salon-de-Provence.
GOLFOUSE André, G.T. 1/64, S. P. 99.714, B.P.M. 403, T.O.
GRIMAL Georges (Lieutenant-Colonel), 8, rue Dufatel, Chemey (S.-et-O.).
GRISONI Georges, G.R. 1/11 Lorraine, Agadir.
GUERNON Roger (Commandant), B.S. 701, Salon-de-Provence.
GUERRE-GENTON Marcel (Lieutenant), G.T. 1/31 Lorraine, Rabat-Salé.
HIDALGO Manual, G.T. 2/62, Blida.
HONNORAT Victor (Capitaine), G.R. 1/31 Lorraine, Agadir.
ICHE André (Lieutenant), B.E. 701, Salon-de-Provence.
JOUVANCEAU Pierre, S. p. 99.028, B.P.M. 517.
LACORRE Marc (Sergent-chef), 21^e E.B.L., Mérignac.

LACOSTE Christian (Sergent-chef), 21^e E.B.L., Mérignac.
LESSAY, 37, rue Sambre-et-Meuse, Paris.
LATAPIE Justin (Lieutenant), 2, rue Clerc, Paris.
MACABIAU Robert, S. post. 99.120, B.P.M. 515.
MARTIN Georges (Lieutenant), C.M. Lorraine, B.A. Rabat-Salé.
MICHAUD Léon, 5, rue Molière, Saint-Etienne.
MULLER Armand, 37, boulevard de la République, Cannes.
NIQUET André, C.R.R.T. 462, B.A. Blida.
PLANQUE Pierre, S. post. 50.374, B.E. 507.
RANSLANT Jacques (Commandant), C^t Air en A.O.F., Madagascar.
RIVEL Georges, B.A. Blida.
THOMAS Robert (Sergent-chef), C.T. 1/61 Lorraine, Orléans-Bricy.
TRICAUD André, G.R. Lorraine, Agadir.
VALETTE Pierre, Compagnie des Compteurs, 175, rue d'Alésia, Paris.

Ce bulletin vous plaît-il ?

Avez-vous des suggestions
à formuler, des projets d'ar-
ticles à nous adresser ?

*N'oubliez pas que
le Bulletin des Maraudeurs
doit être un carrefour
de bonnes volontés*

LA MAISON DRAGO, SPECIALISEE
DANS CE GENRE DE TRAVAIL, A CREE
POUR NOUS UN INSIGNE « MARAU-
DER ». CET INSIGNE, DESTINE A ETRE
MIS A LA BOUTONNIERE, PORTE SUR
UN FOND EMAIL BLEU CIEL, UN AVION
MARAUDER AVEC, EN SURIMPRESSON,
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'AS-
SOCIATION LES MARAUDERS, 104, FAU-
BOURG SAINT HONORE, PARIS. —
COMPTE CHEQUES POSTAUX : PARIS,
6058-84.

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

NOM (en lettres capitales) Prénoms

ADRESSE

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

DATES DE PRÉSENCE A CETTE UNITÉ :

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

Signature,

AIR NOLIS

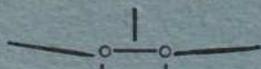
66, Rue Pierre Charron - PARIS

BALZAC 21-96

TRANSPORTS A LA DEMANDE

SUR AVIONS D C 3

FRET - PASSAGERS



Jean MOINE, *Directeur Général*

AU BÉBÉ CHOYÉ

107, Rue d'Alésia

PARIS



TOUT

POUR

L'ENFANT

MADAME LE SAULNIER

(Veuve du Commandant des Groupes Maroc et Bretagne)

MAISON FONDÉE EN 1768

ÉTABLISSEMENTS

Antoine CHIRIS

COMPAGNIE
— DES —
PRODUITS
AROMATIQUES
CHIMIQUES et
MÉDICINAUX

PARIS · GRASSE · LONDRES · NEW-YORK

122, Boul. Malesherbes

PARIS (17^e)



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



Bourgogne 1/32



Bretagne 2/20

