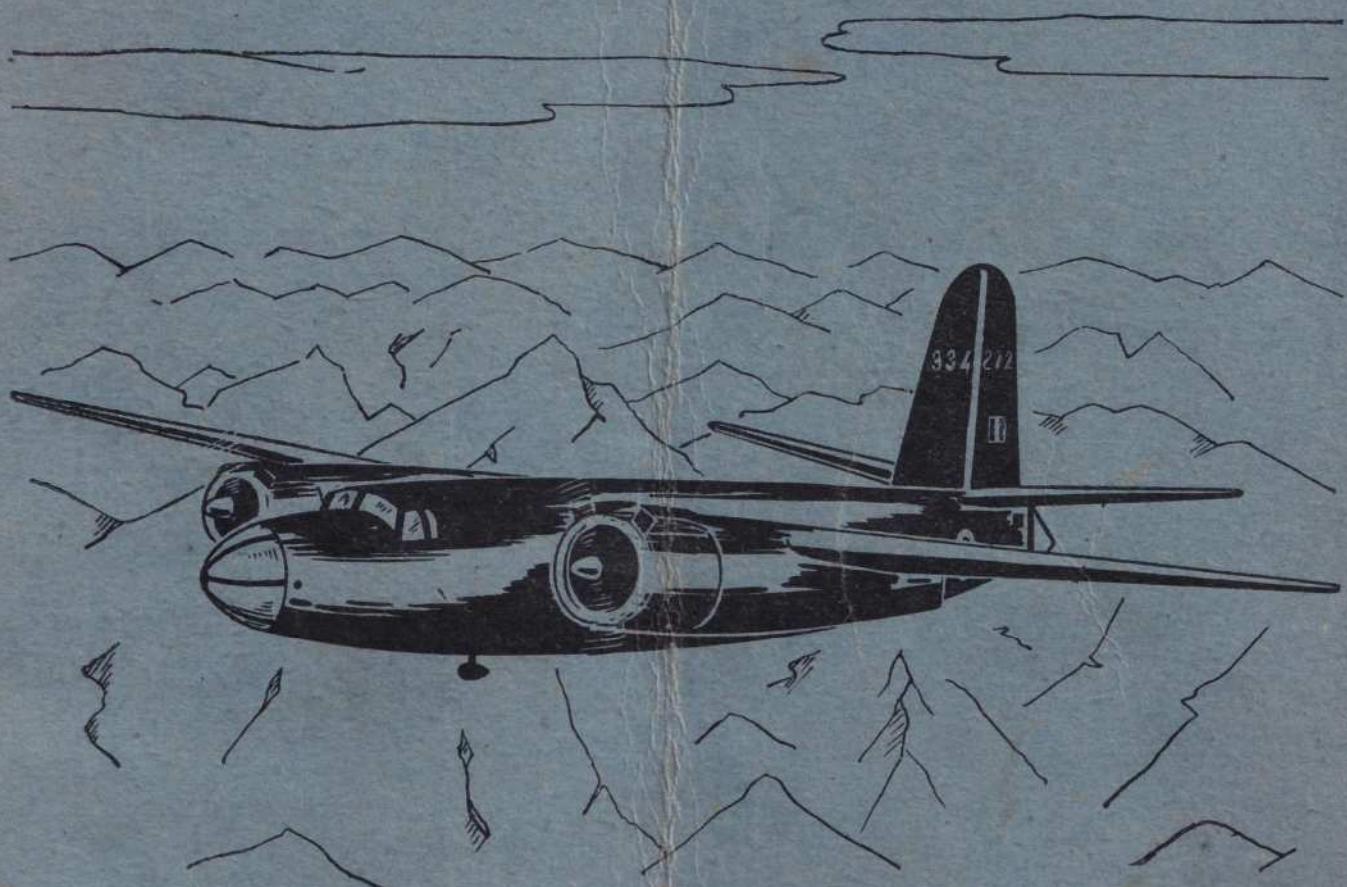


# MARAUDERS



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

# " LES MARAUDERS "

Association Amicale des Anciens  
de la II<sup>e</sup> Brigade de Bombardement et du Secteur de l'Air n° 1

(déclarée conformément au décret du 16 Août 1901 — Journal Officiel du 5 Octobre 1947)

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

SIÈGE SOCIAL :

Etablissements Antoine CHIRIS

122, Boulevard Malesherbes, 122

PARIS (17)

BULLETIN N° 7 - Juillet 1949

## Sommaire

---

	Pages
Le Général GELÉE vous parle .....	1
G. COURTIN - VERCELLI.....	2
G. COURTIN - SAINT-EX...	11
Pluie d'étoiles sur les Marauders .....	15
Pages d'Album .....	16
VARIÉTÉS - Com' Avenard - Réveillon quand même.....	17
Com' de Villoutrey - Passe-temps....	19
Ce que vous devez savoir .....	20
Entre nous .....	27
Entr'aide .....	29
Additif à la liste des adhérents .....	30

## COMITÉ DE DIRECTION

---

Président :

Général BODET.

Vice-Présidents :

Général CELEE.

Colonel BICOT.

Colonel THORET.

M. Léon CHIRIS.

Secrétaire général :

Capitaine SAUVANET.

Trésorier :

M. BUCCAILLE.

Membres :

Colonel DAVID.

Capitaine CANEPA.

Adjud.-chef PALLIER.

Adjud. PERHIRIN.

M. Jacques JOREAU.

M. de la BAUME.



Adresser \*  
chèques et cotisations au  
**TRÉSORIER de l'ASSOCIATION**

104, Rue du Faub. St-Honoré

**PARIS-8\***

Compte Chèques Postaux :  
**PARIS 6058-84**



Le Général  
**GELÉE**  
*vous parle.*

Mes chers Camarades,

Notre dernier bulletin vous a apporté les échos de notre assemblée générale du 2 Février et c'est en qualité de « plus ancien » des membres du nouveau comité actuellement à Paris que je m'adresse à vous.

Vous connaissez l'œuvre accomplie par le dernier comité; le nouveau vous demande votre aide pour continuer cette œuvre.

Notre premier but est d'entretenir l'esprit de camaraderie parmi les « Marauders ». Un des moyens pour y parvenir est d'utiliser notre Bulletin, pour ne pas perdre le contact les uns avec les autres. Faites nous donc connaître vos faits et gestes ; aucun d'eux n'est négligeable puisqu'il concerne un ami.

Sur le plan de l'entr'aide, vous savez tout d'abord que l'amicale est à votre disposition pour vous renseigner sur les questions qui vous préoccupent. Nous avons en outre l'intention de publier dans le bulletin certains extraits de décrets ou circulaires intéressant nos camarades éloignés et, en particulier, les réservistes.

Vous ne vous étonnerez pas lorsque je vous dirai que c'est sur la question des secours qu'il nous est le plus difficile de progresser ; là comme ailleurs nous ferons le maximum, espérant nous excuser un peu de la modicité de nos gestes par le sentiment qui les anime.

En bref, nous chercherons à poursuivre l'œuvre si bien commencée par nos devanciers pour que, tous groupés comme dans nos formations de « Marauders » nous fassions prospérer notre Association.

Maurice GELEE,  
Général de B. Aér.

# VERCELLI RR BDG

## I. — DEPART

Septembre 1944. Depuis des semaines déjà nous attendons impatiemment notre départ pour la France, en partie libérée, mais dont nous ne savons encore à peu près rien. Et l'automne envahit peu à peu la plaine sarde que des averses brusques viennent noyer d'eau. Les baraques en cours de démontage gisent par panneaux dans des flaques de boue où elles s'enlisent. Libérées de leurs piquets que ne retient plus la terre molle et grasse, les toiles des tentes claquent au vent mouillé. Sur le camp délaissé quartier par quartier commence à régner un air de délabrement et d'abandon pitoyable. Au crépuscule, des silhouettes falotes errent désœuvrées, puis furtivement se baissent, la main presto : la curée a commencé...

Pourtant, après un temps d'arrêt, les missions reprennent : le 17, un dépôt d'essence près de Bologne ; le 18, un dépôt de munitions dans la même région. Mais les bombes ont beau les atteindre en plein centre, elles ne déclenchent plus d'explosions spectaculaires, comme si les dépôts étaient aux trois quarts vides ou abandonnés ; ainsi la règle se détraque, et le jeu participe de cette ambiance d'activité factice : la guerre continue ici sur sa seule lancée, progressivement amortie, son centre de gravité s'étant porté ailleurs. La flak elle-même s'est tue.

Puis de nouveau les nuées basses accourent de l'Ouest, des giboulées soudaines crèvent, lâchant des paquets d'eau que la terre n'absorbe plus ; un vent aigrelet court par la plaine nue, ride et fait frissonner les flaques jaunâtres. Pas de mission le 19, ni le 20, ni le 21. Cette fois, c'est bien fini ! On boucle les cantines, les dossiers d'objectifs, les cartes, les photos s'empilent dans des caisses que Spiess commence à clouer à grands coups de marteau.



\*\*

Mais le 21 au soir, alors que je mets la dernière main au « Pile ou Casse » du jour — le n° 55 — la voix de Vieuville jaillit de la pénombre :

“ — Vous voulez aller en mission demain ?

— En mission ? vous blaguez...

— Non, mon vieux, et c'est un pont.

— Un pont ?

— Probablement notre dernier pont italien. Alors, j'ai pensé à vous.

— Bon, avec qui me mettez-vous ?

— On verra demain matin, probablement un équipage du « Bretagne ». Mais ne nous portez pas la poisse.

— Pensez-vous, au contraire !

C'est stupide, mais la légende s'accrédite, alimentée par de stupides coïncidences : ces neuf faux départs qui ont précédé ma première mission, cet atterrissage forcé en Corse, et le hasard qui, trois fois, fit faire demi-tour en vol à l'avion qui me comptait à son bord...

Le plus ridicule de cette histoire, c'est que je commence à me défendre, ou même à prendre les devants, comme si vraiment il y avait, comme s'il pouvait y avoir quelque chose.

\*\*

Le briefing a lieu tôt, ce matin du 22 septembre. La mission est longue : plus de 4 heures 30 de vol. Et puis ce sont, en fait, deux missions successives, à 3/4 d'heure d'intervalle, sur le même objectif, et elles doivent avoir lieu vers le milieu de la matinée, car l'éclaircie sera brève, et les nuages recouvriront progressivement la Lombardie et le Piémont. Photos, cartes, plans d'objectifs ont été retrouvés dans nos innombrables caisses, je ne sais comment, et permettent au briefing de se dérouler suivant les traditions établies. L'annonce de l'attaque d'un pont met la salle en joie, selon la coutume ; qui saura jamais pourquoi ? Mais le sérieux reprend en apprenant qu'il s'agit du pont de Vercelli, sur la voie ferrée Turin-Milan. Voilà qui accroche l'intérêt. Ces dernières semaines, nous avons démolis, ou contribué à démolir les ponts de la côte ligure, ceux des Apennins, puis ceux du Pô. Il s'agit maintenant d'interdire les mouvements de rocade en arrière du Pô. Alors les divisions allemandes qui se cramponnent aux Alpes françaises coupées, isolées, mal ravitaillées ? Les esprits s'échauffent à l'idée qu'il ne s'agit plus de ces missions de préparation lointaine, dont l'échéance et le but même demeurent imprécis, mais d'une intervention directe et décidée dans la bataille en cours.

Pas de flak pas surcroit ! Mais Vieuville calme les ardeurs : « Non, pas de flak prévue sur le parcours ni sur l'objectif. Mais attention, il peut y avoir de la flak mobile, surtout si les Boches abandonnent les Alpes. Vous savez que les Panzer en sont largement pourvues. Et puis pensez toujours aux chasseurs... » Bon, ça va, il joue son rôle mi-plaisant mi-sérieux, et personne ne lui en veut des précautions et des mises en garde rituelles. Et le météo peut venir, le visage imperturbable, annoncer d'une voix sépulcrale les pressions, les températures et les vents, son scepticisme nuancé et prudent tempère ses oracles de catastrophe et lui vaut une ovation. Le briefing se termine dans un joyeux brouhaha.

\*\*

En piste, déjà les avions s'ébrouent, des moteurs tournent, une poussière d'eau ténue frise des brins d'herbe courbés. Les jeeps filent dans un double rejaillissement de boue rougeâtre. En retard, je me hâte, recherchant parmi les avions du « Bretagne » celui du capitaine C... qui m'a été assigné. Ah ! le voici. Mais son moteur est muet et un groupe confus s'agit sous le ventre de l'avion. Circonspect, je stoppe la jeep à 50 mètres et m'avance discrètement. Patauds et lourds dans leurs équipements de vol, plusieurs hommes font cercle contre la trappe ouverte et repliée sur ses charnières ; mains aux poches et nez pointés, ils observent placidement deux ou trois mécanos qui gesticulent dans les entrailles du Maraudeur, se passent des outils et jurent. Un jet d'essence dégringole en cascade, se raréfie jusqu'à goutte à goutte, puis gicle de plus belle et, entre les deux groupes, un homme de petite taille brandit son chronomètre, la voix rageuse : « Pas la peine de raconter d'histoires ; si dans trois minutes ce n'est pas réparé, on déclare forfait ». De vagues explications marmonnées dans l'ombre finissent de le mettre hors de lui : « La ferme ! j'ai dit trois minutes ». Dans le silence rétabli affluent de tous les points de la plaine et s'enflent les bruits des moteurs qui, à plein gosier, font leur point fixe puis reprennent leur ronronnement vibrant et musical au rythme régulier.

Trois minutes se sont écoulées. Quelques secondes de grâce. Et puis un geste définitif de C... et l'équipage sait que la partie est abandonnée. Oh, il n'y a pas de drame ; les aviateurs sont fatalistes. Mais tout de même, ce pont, le dernier pont d'Italie... C... me voit, s'excuse, maître de maison confus de n'avoir pu donner à son hôte le régal promis, propose de me confier à un autre équipage de son escadrille. Mais c'est impossible. D'abord à l'égard de son équipage

qui m'a accepté et que je ne puis abandonner pour me précipiter vers un autre. Quant à m'imposer ainsi à bord d'un avion alors que les moteurs sont déjà en route... Le pique-assiette de dernière heure ne saurait être accueilli sans réserve ou arrière-pensée, et la gent ailée est volontiers susceptible. Mais tandis que je cherche ainsi des raisons plausibles à ce refus, je sais bien que la vraie cause, c'est que j'ai joué perdu et qu'il est inutile de me remettre en gage aussitôt. Au vaincu qui veut prendre sa revanche, il faut le temps de récupérer. Demain, peut-être, bientôt...

La jeep. La piste du retour, sur le flanc des avions qui se hâtent à la file indienne vers la piste d'envol. Voici les bâtiments de l'Etat-Major de l'escadre, la longue salle de briefing et ses vitres de grillage métallique. Tout à l'heure, j'irai remanier mes cartes d'opérations, avec leurs fils de laine et leurs épingle à tête de couleurs. Mais on parle à l'intérieur, des formes s'agitent. C'est vrai, c'est le briefing de la seconde mission, j'avais oublié. Le briefing de la seconde mission ? Une bouffée de chaleur me monte au visage. La seconde mission ? Mon parti est pris.

« O Spiess, veillez à mes affaires dans la Jeep, je repars tout de suite ! » Spiess éclate de rire, mais qu'importe ? Je me coule par « l'entrée des artistes » dans la pénombre de la pièce toute en longueur. Où est Vieuville ? De l'autre côté de l'écran, il attend son tour de scène. Je passe courbé pour ne pas interrompre le commandant Nicot, chef d'expédition, qui expose le but et le schéma de la mission. Vieuville m'accueille avec un sourire amusé.

- Vous, qu'est-ce qui s'est passé ?
- C... en panne.
- Naturellement. Et alors ?
- Alors, je veux repartir.
- Bon, on va voir.

La conversation se poursuit à voix basse, tandis que le Chef du 3<sup>e</sup> bureau décrit la mission, devant la carte que met en relief une herse lumineuse. C'est au tour de Vieuville de parler ; il se lève d'un geste brusque, découvrant une silhouette que je n'avais pas remarquée dans l'obscurité. Une figure régulière et longue, tache pâle dans un recoin d'ombre, avec de grands yeux clairs..

- Vous désirez partir ?
- Oui.
- Alors je vous prends.
- Merci, quel numéro ?
- Le 69.

— A tout à l'heure.

Vieuville termine : la flak mobile, la chasse... Peu m'importe maintenant, puisque le fil se renoue et que je vais partir.

- Dites, Vieuville, qui est le pilote du 19 ?
- Aubry, du « Gascogne ». Pourquoi ?
- Je pars avec lui.

Flegmatique et un peu goguenard, Vieuville, ce matin...



La Jeep, la piste, le terrain ; les moteurs du 69 tournent rond, assagis après le point fixe qui fut satisfaisant. Quelque chose dans la silhouette de l'appareil surprend. Aubry m'explique : « Vous avez raison, la position des moteurs, l'angle d'attaque des ailes... C'est le nouveau Maraudeur, vous verrez il décolle beaucoup plus vite ». Mais l'heure presse. Entre les deux hélices tournoyantes, l'un après l'autre nous plongeons dans l'ombre de l'avion pour gagner la trappe où tout à l'heure se logera la roulette avant ; nous nous hissons lourdement, émergeant à tour de rôle derrière les sièges des pilotes. Pêle-mêle, parachutes, thermos, gilet anti-flak, cartes, rations K trouvent place à l'intérieur. Le compte doit y être. Mais déjà file devant nous l'avion

du Commandant Nicot, chef d'expédition ; de tous côtés les avions s'ébranlent de leurs aires dispersées et roulent quelques mètres en zigzagant ; un homme de l'équipage coule la tête par la trappe, observe la position de la roue avant, l'indique par gestes au pilote ; quelques élans, quelques secousses et l'avion s'arrête, le nez en bordure du taxiway, attendant son tour d'entrer dans la file. Un mécano perché par le trou d'homme supérieur, visage flagellé par le vent des hélices et jambes ballantes dans la cabine de navigation, surveille les flancs et l'arrière pour éviter toute collision accidentelle.

Les trois premiers avions de la formation sont passés ; c'est notre tour. Sur la large et cahoteuse bande, l'un derrière l'autre les bombardiers se hâtent vers le départ. Parfois l'un d'eux ralentit pour une cause quelconque ; alors le suivant oblique vers la droite ou la gauche et stoppe brusquement dans le grincement de ses freins, plonge du nez sur sa roue avant et se balance gauchemennt, d'une oscillation d'avant en arrière qui s'amortit lentement. Puis tous repartent de la même allure rapide, adroits et souples, maniés comme de dociles jouets d'enfants.

Dans cette colonne bien alignée, notre avion est le quatrième, comme il sera le quatrième dans la formation en vol ; car tout dans cette machine de guerre si longue à mettre en branle est minutieusement réglé à l'avance, sans rien qui se prête à improvisation ni ajustement de dernière seconde. Et tout ce que peut prétendre l'homme dans cette manœuvre de puissance, c'est, de toute son intelligence, de toute sa volonté, imiter la précision et la rigidité d'un rouage de mécanisme.

Les onze avions de la mission — six du « Gascogne », cinq du « Maroc » — se pressent et filent vers le bout de la piste où les attend le starter. Mais il faut réduire pour éviter l'embouteillage au départ ; devant nous le n° 3 doit éprouver quelque difficulté car le voici qui fait une brusque embardée sur la gauche. Aubry oblique aussi en accentuant l'écart et freine sur place ; la collision est évitée, tout va bien. Nicot, grand leader de la mission, démarre du bout de la piste, le 3 avance pour prendre sa place au départ, tandis que le 2 accroît son régime dans l'attente du signal. A nous d'aller le remplacer... Le bruit de nos moteurs s'enfle, mais l'avion ne répond pas à leur appel. Que se passe-t-il ? Une pause brève ; nouvel effort ; l'avion vacille, hésite, puis retombe et semble s'enliser. Une autre tentative aussi vaine, et cette fois l'enfoncement s'accentue, sur la gauche.

Sur un geste d'Aubry, un membre de l'équipage saute par la trappe avant, disparaît, courbé sous le vent de l'hélice, revient aussitôt : « Roue gauche embourbée ! ». Aubry coupe les moteurs, les pales d'hélices battent un moment l'air humide d'un froissement mou et s'arrêtent. Le bruit des autres avions sourd alors par bouffées, et le souffle d'air qu'ils chassent au passage vient fouetter notre coque d'un jet de poussière et de gravier, tandis qu'un à un ils nous dépassent et vont prendre leur tour de décollage. Tout l'équipage descend, mais je reste un long moment avant de suivre, car par le hublot du navigateur se profile à cent mètres de nous le bâtiment de l'état-major d'escadre...

Me voici accablé d'un poids très lourd et soudain désarmé, affaibli, vaincu par cette répétition d'incidents dont aucun n'a de sens, mais dont la série m'irrite comme si elle était l'œuvre d'une intention facétieuse. L'homme n'aime pas se sentir jouet ridicule, fantoche désarticulé dont un maître guignol tire les ficelles. Sans doute sommes-nous constamment amenés à composer avec le monde, à obéir à ses lois, mais ces lois, nous les connaissons, si familières qu'elles sont entrées en nous, dans notre chair, dans notre esprit et que nous ne pouvons plus penser et agir qu'à travers elles. Mais rien ne nous irrite, rien ne nous désarme plus que ce qui s'offre comme un hasard malveillant et persistant, comme si une volonté capricieuse intervenait dans le jeu pour brouiller nos cartes.

Et puis soudain la pensée des sourires, des commentaires, des allusions qui

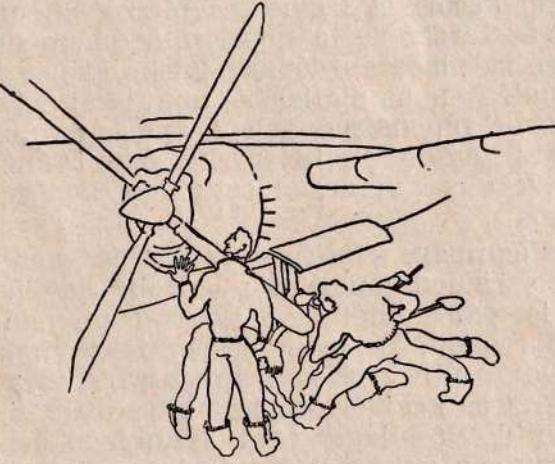
vont accueillir l'annonce de l'insuccès de ma nouvelle tentative font lever en moi comme une bouffée de colère. Réaction bien naïve sans doute... mais je veux faire quelque chose, il faut que je fasse quelque chose, et tout de suite. Quelque chose qui rompe cette mauvaise série. Qui étouffe la légende en train de se former. Qui fasse rentrer dans l'ombre ce grouillement de larves toujours prêt à reprendre vie. Obstination contre obstination, je ne veux plus céder.

\*\*

Dans les décrues des ronflements de moteurs qui nous enveloppent par ondes ou par rafales, un bruit d'hommes au travail monte par la trappe avant. Je saute à mon tour par le trou carré. Tout l'équipage est là, autour de l'énorme roue enlisée dans une fondrière de vase molle. Les outils de campagne sortis des flans de l'avion sont hâtivement montés, et les hommes s'affaient à dégager la roue et à préparer sa voie. Aubry dirige, à phrases brefes : « X, allez chercher le pouète-pouète, voyez s'il fonctionne », et X va extraire des flancs de l'avion le minuscule moteur auxiliaire qui, tout à l'heure, fera démarrer ceux de l'appareil. Aubry surveille aussi du coin de l'œil la formation qui se rassemble, en un vaste circuit autour du terrain : au Nord, là-bas, les avions du premier flight sont à peu près regroupés ; dans le second flight, le premier élément se discerne déjà, trois avions resserrent peu à peu, l'un sur l'autre, leurs orbes concentriques ; mais le second élément n'a pas encore pris corps, les avions se poursuivent avant d'entamer le virage qui les rapprochera. Il faudra bien encore dix minutes avant que la formation tout entière repasse, en ordre de vol, à la verticale de la piste.

Alors nos hommes se hâtent et se relaient. La tranchée s'approfondit, de part et d'autre de la roue, et s'accentue devant elle. « Elargissez bien, dit

Aubry, que ça ne recommence pas ». Une sorte d'émulation sportive a saisi tout l'équipage, un sourire de joie s'ébauche sur les physionomies. Sans doute, il n'y aurait rien à nous reprocher, d'attendre que l'équipe de piste vienne dégager l'avion enlisé et de nous résigner à ne pas partir. Mais aucun de ces hommes, qui ricanerait si on parlait de courage ou d'héroïsme, ne se sentirait tout à fait à l'aise s'il ne faisait l'impossible pour accomplir cette mission à laquelle il devait participer. Il entre même dans leur animation un air de gaieté malicieuse : « Ah, là-haut, ils croient nous avoir semés ? Eh bien, on va leur montrer... Et le « spare »,



peut-être pensait-il faire le bombardement à notre place ? Il va voir ça... ». Eh bien oui, c'est un bon tour, c'est un peu une niche à jouer aux camarades, aux événements, et même au destin. Car malgré le sort contraire, tout va rentrer dans l'ordre. Un peu de crânerie, de torse bombé ? Bien sûr. Mais cette mission, nous l'aurons un peu gagnée...

Un dernier coup d'œil vers le ciel : cette fois les deux flights sont bien groupés en direction de Cagliari, vers le S-E., et ils amorcent le virage qui va les mettre dans l'alignement de la piste. « Vite, on va les prendre au passage ! » dit Aubry, et ses lèvres minces se pincent d'une expression ironique. La hâte tourne à la frénésie, le sourire s'épanouit. Le moteur droit ? Le voici lancé. Le moteur gauche ? Il tourne, ralentit un instant, tous les souffles suspendus, puis repart et s'équilibre. Tout le monde en place, le mécano garde la tête plongée par la trappe avant, d'où il surveille la roue gauche. Un frémissement ébranle l'avion, il oscille imperceptiblement, puis s'arrache de l'ornière, reprend

son équilibre et, lentement, prudemment, gagne l'extrême S.-E. de la piste. Une pause de quelques secondes, tandis que les deux flights défilent à l'aplomb du terrain ; les moteurs emplissent l'air de leur bruissement puissant, les hélices tournoyantes scintillent dans la clarté pâle du matin, tout l'espace fourmille et frémit...

Mais à peine les ombres légères qui courent sur le sol nous ont-elles rattrapés qu'à son tour le 69 démarre, seul sur l'immense piste déserte. Tout, dès lors, devient facile et se déroule sans effort et sans heurts. La vitesse croît, et puis très vite nous quittons le sol ; un coup d'œil au Badin ; 120 miles seulement ? Il est vrai, Aubry me l'a dit, que ce type de Maraudeur décolle beaucoup plus vite. Et le voici qui grimpe face au N.-O., sous nos camarades en peloton serré. De temps à autre, Aubry lève les yeux, mesure la distance qui nous sépare encore, puis regarde l'indicateur de montée dont l'aiguille se maintient immobile, tant notre vol est régulier.

Les avions de chaque flight volent serrés et, vus d'où nous sommes, paraissent emboîtés les uns dans les autres, comme s'ils volaient sur le même plan. Leur formation, pourtant, n'est pas rigide. Parfois le leader, soulevé par une lente ondulation de houle, s'élève puis retombe mollement, et les cinq autres appareils le suivent et l'imitent avec un léger retard, à mesure qu'ils abordent la barre de l'invisible mascaret. Parfois aussi, deux avions trop serrés s'écartent brusquement, l'ailier, plans inclinés, vire et s'éloigne de la formation, erre un moment à l'écart puis force l'allure et revient, étirant derrière lui deux longues trainées grises qui s'éclaircissent progressivement.

Mais notre avion monte et se rapproche. Les élytres qui nous dominent sont d'argent clair et les ventres striés d'annelures d'insectes offrent au regard le double rectangle d'ombre des sabords, par où pointent les mitrailleuses noires. Rien ne vit, en ces silhouettes de métal, que les reflets du jour naissant, et ce grand tournoiement pâle que les blocs moteurs poussent de part et d'autre de la pointe vitrée de l'avion.

Aux landes piquées d'ajoncs et d'oliviers gris entre les murettes de pierres sèches ont succédé, là-bas, des rectangles de verdure tendre parmi les peupliers dressés et frémissant au vent du matin : Arborea. Puis c'est la côte, la mer et ses toisons d'écume. Nous prenons notre place dans la formation. On nous a vus venir, les ailiers se sont écartés et nous montons doucement pour affleurer jusqu'au plan où ils se meuvent sans rien désorganiser de la lourde machine articulée qui se hâte vers son lointain objectif. Jusque là, tous à notre bord étaient demeurés groupés sur l'avant pour ne rien perdre de cette course poursuite dont l'enjeu était notre participation à la mission ; et il y avait dans toutes les poitrines une sorte d'oppression et de nervosité. Mais puisque nous voici encadrés et à notre place dans le flight, la partie est gagnée. Une joie de gavroches se répand, en rires, en sifflements, en gestes goguenards à travers les plaques de plexiglass, à l'adresse des autres équipages. On nous accueille par des signes de bienvenue ou de surprise comiquement exagérée. Mais toute cette exubérance plaisante recouvre un sentiment grave et puissant : la camaraderie devant le danger, la joie de voir que nous avons tenu et réussi à rejoindre, le réconfort de la présence amie... Et c'est l'esprit plus allègre, le cœur fortifié, c'est avec le clair sentiment de constituer un faisceau puissant et plus étroitement uni que les onze équipages s'affairent maintenant aux travaux de bord.

## II. — BOMBARDEMENT

Notre objectif est bien loin encore, à plus de 600 km. au Nord. Et chacun de nous porte en soi la courbe de l'itinéraire sur la carte, et même l'image de ce pont qui fut projeté sur l'écran de la salle de briefing, mais tout cela demeure en réserve, tenu à l'arrière-plan comme les détails d'un rendez-vous encore éloigné, et rien n'en émerge à la surface du présent. Ce qui compte

maintenant, c'est notre flotte de vaisseaux de haut bord navigant de conserve par les routes du ciel, c'est le métier délicat et complexe par lequel chacun est pris et qui ne lui laisse aucune marge de disponibilité pour le rêve ou la griserie d'une quelconque gloriole.

Le co-pilote a reculé sur ses glissières le siège de duralumin et, traînant derrière lui, à bout de courroies, une sacochebourrée de cartes, le navigateur bombardier a rampé par l'étroit couloir ainsi dégagé vers son avant-poste. Le radio, écouteurs aux oreilles, vérifie ses réglages. Le mécano entame des conversations de sourd-muet avec le co-pilote, disparaît dans les soutes, revient et reprend ses échanges de signes et de mimiques.

Cependant, sur notre droite défile cette terre de Sardaigne, d'habitude éclatante de tons violents, aujourd'hui terne et morne sous l'amoncellement étagé des cumulus qui la coiffent. Aussi, la formation évite-t-elle les pièges des nuages, de leurs ascendances et de leurs turbulences, s'écarte nettement de la route accoutumée et longe presque constamment la côte. Nous la quittons à partir d'Alghero, pour couper les Bouches de Bonifacio ; les nuages ont disparu derrière nous, mais en face une autre masse grise s'étale, plus uniforme encore, sur la Corse. Seul, entre les deux encapuchonnements de nuées, subsiste le large couloir de mer et de ciel où s'engouffre un vent violent dont nous ne ressentons rien, mais sur les déchiquetures rougeâtres des îles Lavezzi ses doigts aigus étirent mille filaments d'écume finement striés.

Les hautes falaises et l'étroit goulet de Bonifacio se fondent dans une griseaille vague. Les golfes largement ouverts vers l'Ouest, — Ventilègue, Valinco, Ajaccio, Sagone, — demeurent anonymes et sans grâce : les îles Sanguinaires se tapissent l'une contre l'autre, brusquement surprises par une coulée de soleil, la houle échevelée qui les assiège flamboie soudain d'un miroitement tumultueux. Mais l'arrière-pays reste plongé dans l'obscurité des nuages, dont la nappe continue tranche les monts de son moutonnement indifférent.

La formation demeure au large des côtes, toute baignée de soleil ; elle est maintenant réduite à dix appareils : un équipage a fait demi-tour avant d'arriver, à la hauteur de Propriano ; quelque ennui mécanique sans doute. Et de nous trouver si peu nombreux, alors que nous avons pris l'habitude des missions de 18, 24 et même 36 avions, confère à cette sortie un air d'escapade et d'école buissonnière. Le vol en formation, qui astreint d'ordinaire à une discipline pénible et rigoureuse, se transforme en un jeu auquel la difficulté n'ajoute qu'un attrait. Ce n'est plus le grand apparat de la lourde machine de guerre, avec toute sa puissance et toute son impitoyable rigidité, mais un raid d'éclaireurs. Ce n'est plus l'escadre dans son grand arroi, couverte par la chasse, qui pénètre bruyamment en territoire ennemi, s'y impose par sa masse et assume sa propre défense, non, c'est l'incursion hardie et profonde de quelques francs-tireurs agiles qui opèrent par surprise sur les arrières lointains de l'ennemi. Et dans le matin clair ils se sentent légers et souples, hardis et confiants, avec un brin d'exaltation et de forfanterie.

A son tour, la Corse tapie sous son banc de nuages commence à s'effacer derrière nous. Une longue ligne continue barre maintenant l'horizon vers le Nord, une côte régulière et sans découpures marquées ; en avant, une seule petite pustule ronde posée sur l'eau, notre point de repère pour entrer en territoire ennemi : Gallinaria. Alors la formation se resserre. Depuis un moment déjà les hommes ont, un à un, gagné leur poste de combat, à l'arrière. Le dernier, le mécano dégoupille les fusées des bombes, vérifie avec le co-pilote la contenance des quatre réservoirs, fait jouer sur sa glissière la double trappe de la roue avant, cette trappe exiguë par laquelle il faudrait se jeter en cas d'abandon de l'appareil, échange encore un mot avec les pilotes, puis à son tour se courbe par la porte basse des soutes et disparaît entre les quatre bombes de mille livres, dans la pénombre.



Me voici seul dans la cabine du navigateur. Deux mètres devant moi, les deux pilotes de dos, Aubry à gauche, Février à droite, que je ne peux voir qu'en me penchant. Plus loin devant nous, mais invisible, le bombardier. Tout de suite derrière, la première soute à bombes, avec ses énormes engins pesant sur leurs anneaux ; puis la seconde soute à bombes, vide, puis la tourelle dorsale, les sabords et la tourelle de queue, chacun avec un homme qui commande deux mitrailleuses. Aubry aussi en commande deux, de part et d'autre de l'avion, et le bombardier en sert une, dans la pointe avant.

Je suis seul, la carte déployée sur la planchette. Des cadrans gradués me transmettent les messages maintenant familiers : altitude, vitesse-Badin, cap. Un mouvement de tête à droite, et le hublot de navigation me découvre, entre le fuselage, le bord d'attaque de l'aile et le bloc moteur de droite, un large champ de vision. Rien sur la gauche, par contre. Pourtant c'est après des essais décevants, au cours de missions précédentes, dans la deuxième soute, aux sabords, ou le visage collé au trou photo de l'arrière que j'ai fini par élire cette place plus commode. Et j'ai appris à régler méthodiquement, sans erreurs ni pertes de temps, le travail qui maintenant va commencer, puisque nous allons survoler Gallinaria et attaquer la côte.

Il y a dans le déroulement de ces missions lointaines un ordre constant qui finit par leur conférer quelque chose de classique, et l'instant où l'on entre en territoire ennemi est toujours un peu solennel, comme le lever du rideau du 3<sup>e</sup> acte. Jusque là, tout n'était qu'exposition, entrée en matière et préparatifs d'action ; les grands personnages ne s'abordaient que de loin, par confidents interposés et acteurs de second plan. Mais les voici qui entrent en scène et qui s'affrontent délibérément ; plus de feinte et de subtilités ; la crise lentement préparée éclate soudain au grand feu de la rampe et l'incendie qu'elle allume ne peut plus ni s'éteindre ni se reprendre car les passions déchaînées n'admettent ni rémissions ni retours. Les premices lointaines sont de long-temps oubliées, mais les noeuds subtils qu'elles ont insidieusement entrelacés ne peuvent plus appeler que le glaive dont l'éclair les tranchera.

Qui connaîtrait le tout des choses verrait clair dans le jeu des partenaires et par avance construirait sans erreur les événements à venir, dans leur implacable déroulement logique ; la voie du destin ne lui paraîtrait plus que le clair regard de la raison posé sur le monde des éléments. Et c'est bien ainsi que les faits nous apparaissent, lorsqu'après coup nous les redécouvrons et croyons les revivre : ils prennent un caractère de fatalité et nous nous étonnons de ne pas avoir été assez clairvoyants, assez prévoyants, et de nous être laissés surprendre par ce qui était inscrit en lettres de feu sur le fond noir des ténèbres.

Mais au moment où s'engage la phase finale du drame, alors que presque tout déjà est écrit, les adversaires s'abordent en aveugles. Certes, nous savons, nous qui surplombons maintenant l'ilot rond de Gallinaria, quels sont notre but, notre force, notre dessein ; et notre route est arrêtée dans le moindre détail. Et ils savent, eux qui nous guettent et nous attendent, quels sont leurs moyens, comment ils les ont disposés, en réponse à quelles hypothèses. Mais nous ne connaissons d'eux que ce qu'ils ont laissé voir, il y a quelques jours ou quelques heures, aux avions qui nous ont précédés ; et ils ne peuvent deviner ce que nous tenterons que par analogie avec ce qu'ont fait nos devanciers, et par ce que le déroulement des opérations leur paraît nous imposer. Ainsi, les adversaires se cherchent-ils dans la pénombre, qu'ils palpent d'antennes incertaines, ignorant pour qui jouera la surprise. Et même, si ces desseins opposés s'affronteront, nul ne le sait.

Chacun abat soudain son jeu, et ce sont les cartes qui parlent. Les individus n'auront plus de poids qu'au point culminant du drame, lorsque toutes les forces matérielles étant épuisées, seules l'intelligence et la volonté de l'homme pourront ajouter quelque chose aux données du problème ; encore

l'importance et le sens même de leur apport sont-ils imprévisibles, même pour ceux qui livreront alors les suprêmes ressources cachées de leur être et qui feront pencher le plateau du Destin, d'un sursaut du plus profond d'eux-mêmes.

C'est pourquoi, lorsque les dix bombardiers franchissent la côte, en chacun d'eux s'établit le silence, un grand silence tout frémissant dans lequel les choses s'éveillent à une vie étrange. Chacun, à son poste de combat, se sent seul, dans l'avion devenu immense, seul en sa tourelle, seul à son sabord, seul au viseur du Norden, seul à son hublot ; les câbles de l'interphone devenus fragiles et ténus n'apportent plus que des messages parcimonieux, aussi furtifs que si chaque mot clamait au monde un secret vital, aussi lointain que s'il parvenait d'une autre planète. Et commencent la veille, l'attente de tous les sens tendus vers l'imprévu qui peut jaillir et flamboyer soudain. La mer est plate et la côte sereine, les nuages flottent sous un ciel pur, inondés de lumière. Mais le chasseur ennemi embusqué dans le nuage ou fondu dans l'embrasement du soleil, peut plonger du haut des cieux et, à travers notre formation, faire luire l'éclair fugace de sa silhouette aiguë. Mais la terre muette peut brusquement se hérissier de flammes courtes, et le ciel net se peupler d'éclatements mortels qu'aucune trajectoire n'a préparés. Et nos machines elles-mêmes, puissantes et harmonieuses, que faudrait-il pour les transformer brusquement en torches géantes, leur grondant incendie nourri de l'essence des réservoirs et des bombes des soutes ?

C'est pourquoi, en chaque appareil s'établit un silence solennel, tout vibrant de notre tension intérieure. Les regards s'aiguisent et scrutent l'horizon, le ciel, la terre, d'une méfiance méthodique. Les oreilles se tendent vers le rythme rassurant des moteurs dans lequel ne se glisse aucune faille. Les corps tout entiers auscultent la vibration continue de l'avion, qui se prolonge en eux sans que s'y ajoute aucun choc, aucune secousse anormale. Et si, dans l'air, flotte encore une vague odeur de poudre, ce n'est, amorti et finissant de se dissiper, que le relent laissé par l'essai des armes, tout à l'heure, au large de Prapriano. Ainsi, cloitré dans sa solitude, face aux dangers inconnus qui rôdent, chacun se recueille et s'exalte pour mieux capter et percevoir les messages subtils émanés de l'apparente indifférence des choses.

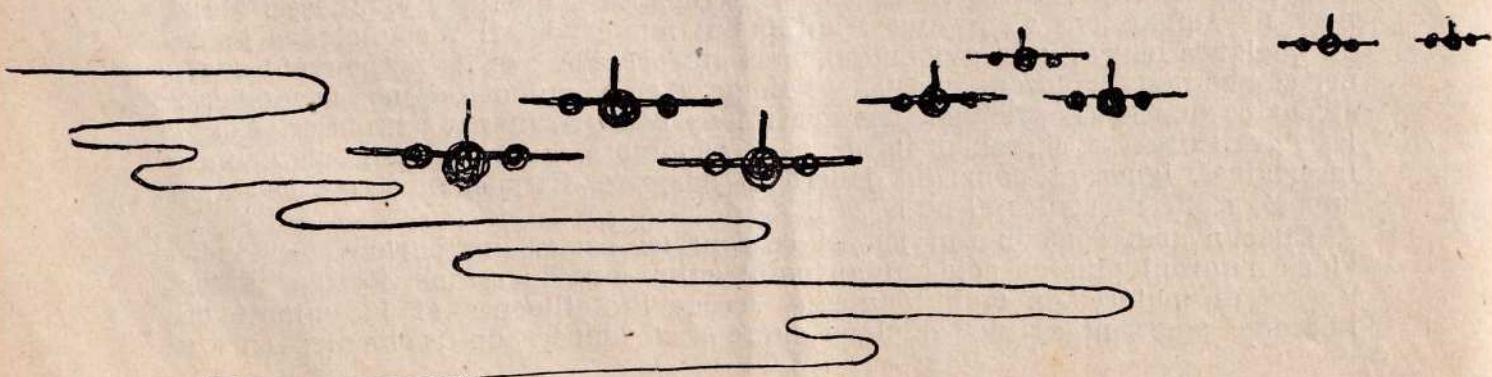
Car nos dix Maraudeurs viennent, à 3.000 mètres d'altitude, de franchir la côte italienne et de pénétrer dans cette terre ennemie qui s'étend devant eux, silencieuse et indéchiffrable ; si aguerris qu'ils soient, les hommes ont un peu la gorge serrée ; non de peur, ni d'angoisse, mais du sentiment de pénétrer au pays des merveilles, de merveilles qui peut-être ne s'accompliront point mais qui les enveloppent pourtant de leur multiple présence latente et de leurs terribles menaces.

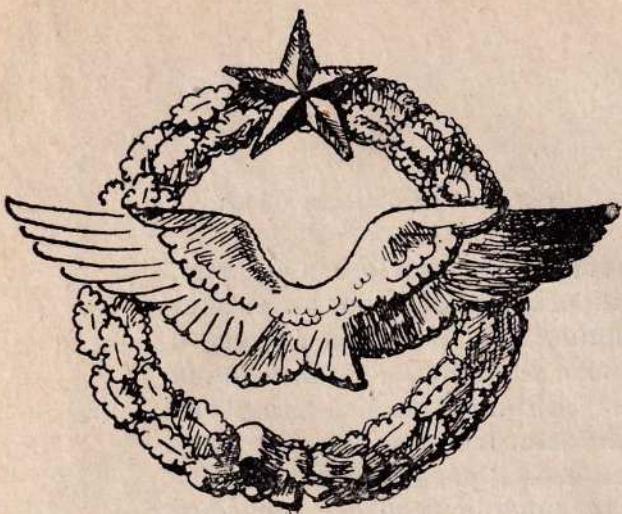
Et la navette qui commence à nous tirer sur la piste choisie doit dérouler en cette terre de sortilège un long fil sinueux de près de 400 kilomètres...

(A suivre)..

C. COURTIN.

(Illustrations de Louis Saint-Calbre).





## SAINT-EX....



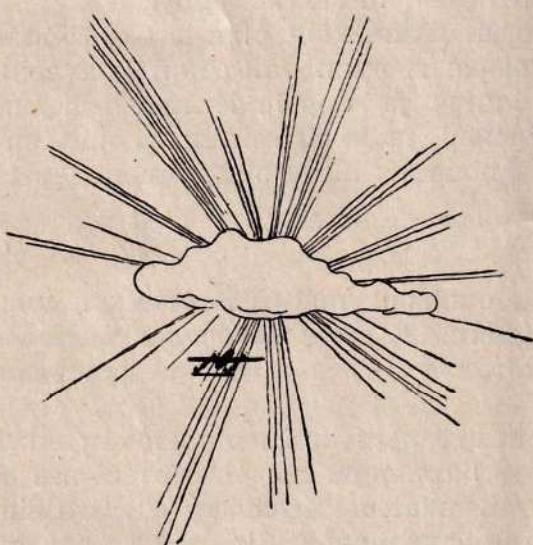
*Il y a cinq ans... Le 31 juillet 1944... Antoine Saint-Exupéry partait en mission de Bastia, à 8 h. 30 du matin, se rendant sur Grenoble... Il devait revenir entre midi et 13 heures !... Saint-Exupéry — Saint-Ex, comme on l'appelait — n'est jamais revenu. Son dernier message par T.S.F. indiquait qu'il avait franchi la côte à l'aller.*

Parfois, dans le jour finissant de Sardaigne, un « Lightring » menu venait survoler les Maraudeurs épars, dont le soleil couchant adoucissait les silhouettes et l'éclat métallique; seules les hautes lames de leurs dérives tranchaient d'un trait d'or vif les brises apaisées qui s'écoulaient dans le lit de la plaine, du golfe d'Oristano au golfe de Cagliari. Dans le ciel habitué à nos trajectoires rectilignes et au vol dense de nos formations rigides, le pilote se faisait un jeu de virevolter d'un vol déroutant de chauve-souris crépusculaire ; il passait

au ras des avions, zigzaguant avec une feinte maladresse dans l'immense parc à bombardiers, puis mettait sa fantaisie à monter tout droit dans l'aveuglant brasilement du soleil, jusqu'à s'y fondre; était-il reparti vers Alghero ? Mais brusquement le « double queue » fondait d'une gorge de la montagne voisine sur la « Casa-Cantonera », notre P. C., l'enserrait d'une cabriole qui jetait tout le monde dehors... Déjà posé en un quart de piste, il virait, preste, sur l'herbe rase et venait se ranger en bordure de la route.

Avec des maladresses de géant emprété, voici qu'en descendait un homme grand, fort, haut de teint, le nez puissant et retroussé, les yeux rieurs. Cet homme, c'était le commandant de Saint-Exupéry — Saint-Ex., comme tous l'appelaient, — venu en escapade passer un moment avec ses vieux camarades. Le temps que la nouvelle essaime et file parmi les groupes dispersés, et de tous les camps voisins des hommes survenaient, avec le même regard d'allégresse ému, et tous couraient vers lui, autour de qui se créait, sans qu'il le cherchât, une atmosphère de fête.

Négligent sans affectation, il laissait à qui le voulait le soin de son installation pour la nuit; déjà s'était agrégé autour de lui un petit groupe d'hommes, parmi lesquels circulai une onde de vie qui lui devait tout, car il menait le jeu avec une fantaisie, une grâce désinvolte et une autorité incomparable. Il était là, simple et jovial, épanoui de se sentir en milieu ami; il savait recevoir les anecdotes, les nouvelles de l'escadre, des camarades; mais dès que l'occasion s'offrait, comme une sève surabondante coulaient de source les récits savoureux, les « mots » spirituels, les réflexions graves aussi, et portant profond. Ou bien, suivant l'inclination, c'étaient les tours de cartes.



les coups d'échecs, ou des problèmes de mathématiques aux subtilités desquels il se délectait.

Dans ces propos d'allure fantasque, les exploits personnels figuraient peu. Entre eux, les hommes qui font la guerre demeurent sobres de paroles et Saint-Ex. était bien de dernier à pêcher par rodomontade. Il fallait le hasard d'une question imprévue pour qu'il éclatât d'un rire juvénile : « Moi, attaqué par un Messerschmitt ? Mais je n'en sais rien... — Enfin, tu ne t'es aperçu de rien ? — Oh ! à peine. Une silhouette désagréable dans le rétro. Vu, pas vu ? S'il ne m'avait pas vu, inutile d'attirer son attention par des excentricités déplacées, n'est-ce pas ? Alors, j'ai gardé le cap sans le regarder. Le coup du mépris. C'est peut-être ce qui l'a dégoûté. A moins qu'il ne m'ait vraiment pas vu. Dans ce cas, je le lui ai bien rendu ! » Et le même rire retentissait, d'une franchise et d'une jeunesse surprenantes.

Pourtant, lorsque l'heure s'attardait et qu'avec les derniers convives du fraternel banquet la conversation prenait un tour plus confidentiel, il lui plaisait d'évoquer le souvenir de ses camarades les plus chers, ceux des débuts de la « ligne »; il le faisait avec une simplicité et une justesse de ton émouvantes, s'efforçant à retracer leurs traits de caractère, les faisant revivre en ce qu'ils avaient à la fois de plus humain et de plus exceptionnel.

Un soir, après une longue pause, il reprit d'une voix plus basse, comme pour lui seul : « Tous ceux-là sont morts, disparus, ayant fait ce qu'ils avaient à faire; tous ont eu leur destin. De cette équipe, je reste le dernier, seul survivant. Pourquoi donc ? » Rien ne lui répondit, mais du sein de la nuit une bouffée de vent tiède porta soudain jusqu'à nous les mille bruissements épars de la plaine infinie.

\*\*

Bien qu'il en parlât peu, nous savions quel dur métier Saint-Ex accomplissait avec l'Escadrille Gavoille, à Alghero. Et le rôle de ces quelques Français mériterait bien de trouver son historien, ne serait-ce que pour souligner l'étrangeté de leur cas.

Dans cette guerre, gigantesque dans toutes ses proportions, où les hommes n'agissaient que par masses énormes, avec l'appui de moyens de défense et de destruction également démesurés, eux retrouvaient des modes d'action singulièrement désuets. Chaque jour, seuls et sans armes, ils pénétraient au plus profond du territoire tenu par l'ennemi; sans même une mitrailleuse de capot qui put leur donner l'illusion d'un simulacre de défense, ils naviguaient solitaires à 7, 8 ou 10.000 d'altitude; passée la mer étale, les Alpes moutonnaient sous le double fuselage effilé du P.38, et le Rhône, là-bas, n'était plus qu'un mince filet divagant.

L'heure venue, le pilote, en quête de son objectif, basculait son appareil, plans à la verticale, puis redressait doucement en faisant glisser tout au long du bord d'attaque de l'aile, le repère entrevu ; l'avion rétabli, puis maintenu à altitude, vitesse et cap constants, il déclenchait ses appareils photos. Les clichés se succédaient suivant l'intervalle affiché. Un coup d'œil au tableau de bord, Badin, compas, indicateur de montée. Bon. Rien dans le rétroviseur. Chronomètre. Parfait. Les vues sont prises. Virage rapide, pour dérouter un ennemi éventuel. Quelques vues obliques sur la bande parcourue, pour compléter le déroulement mécanique des vues verticales. Bien. Encore un léger piqué, vers cette zone suspecte : une courte série de photos prises avec l'appareil avant. Voilà, mission terminée.

Pression d'huile, température : R.A.S. Réservoirs ? déclics ; consommations normales, retour assuré. Quelques secondes de répit. Un coup d'œil circulaire : la vallée du Rhône toute dorée au pied du mince bourrelet des Cévennes ; des trainées ternes de cailloutis venues de l'Est ; là-bas, les Alpes avec leurs neiges bleues et le miroitement verdâtre de leurs glaces. Long coup d'œil amoureux qui s'attache et qui s'attarde. Oui, tout est bien en place, à sa place. Et l'homme solitaire, enserrée dans son étroite cabine, tout sanglé, ligoté et prisonnier de sa machine, éprouve un indicible sentiment d'exaltation. Dans le ciel immense dont il est le maître, rien ne peut plus s'opposer à sa marche triomphale, puisque le voici lancé à 500 kilomètres derrière les lignes ennemis, et que sa mission est accomplie. O vous, si puissants, qui vous croyez peut-être encore assurés de votre destin, vous n'avez pu empêcher cet homme, faible et mains nues, de venir vous railler au creux le plus secret de votre forteresse ; ni vos canons, ni vos blockhaus ne peuvent lui interdire d'appuyer sa tempe au plexiglass de sa carapace, de reconnaître les villes ancrées au fil de la terre, de se sentir chez lui, d'en éprouver un incroyable et total sentiment de sécurité.

Qui ose parler de sécurité ? Cet avion minuscule et sans armes, monté par un seul homme, nul incident ne peut lui advenir qui ne risque de tourner à l'irréversible catastrophe. Nul secours à espérer s'il est attaqué, tous ses ennemis sont puissamment armés, il ne peut que fuir éperdument, et sa seule chance de salut, c'est sa vitesse et sa souplesse de manœuvre. Il faut qu'il se délivre seul, il faut qu'il déjoue toutes les menaces sans aide daucune sorte ; en territoire ennemi, son poste de radio même demeure muet. Et Saint-Ex, dans son habitacle, est aussi démunis, aussi réduit à ses seules ressources intérieures que Guillaumet dans les Andes.

Le danger est partout, autour de lui et en lui. Il est dans ce ciel insidieux et tendre, il est dans cette terre aux vallonnements paisibles, il est chez l'ennemi trop invisible, il est dans la machine trop parfaite, il est dans l'homme aussi, accroché aux pulsations de son cœur et au rythme de sa pensée lucide. Et tous ses camarades savent que Saint-Ex a 44 ans, que le corps médical américain et français lui a dénié la capacité de piloter désormais des engins de guerre, qu'il a fallu remuer ciel et terre, des deux côtés de l'Atlantique, pour obtenir en sa faveur une dérogation exceptionnelle à tous les règlements. Tous ses camarades savent que ses réflexes ont vieilli, que son brutal atterrissage du Guatemala ankylosa une de ses épaules, que sa corpulence lui interdit les manœuvres de sauvetage d'un avion en détresse. Tous ses camarades savent qu'en cas de danger grave, Saint-Ex est perdu. Et Saint-Ex aussi le sait.

Mais la mission du jour est accomplie et, fondu dans le ciel illimité, le pilote contemple la terre de France déployée pour lui seul sous le cercle du vaste horizon. Il y trouve la source d'une exaltation qui touche à l'extase et d'un insurmontable sentiment de confiance, d'intimité rassurante, de paix totale que rien ne saurait troubler.

Non qu'il oublie le danger. Le danger est là, lui aussi, permanent, et c'est peut-être sa pointe aiguë qui donne aux choses tant de prix, et cette inimitable saveur.

Non que cette contemplation, si intense qu'elle soit, fasse tort à l'action. Une part de l'être demeure attachée aux instruments de bord, à la manœuvre nécessaire, si précise et si rapide.

Mais quelque chose domine et transcende, conquiert et libère, et recompose une harmonie plus pleine et plus riche.

Telle est la vie.

Tel est l'homme.\*

\*\*

De ces minutes exceptionnelles, quel témoignage rapporter ? Aucun. Bien qu'il ait puisé au sein des mondes où circulent et s'entrecroisent les individualités les plus étranges et les plus puissantes de la création, le filet ne retire du fond des mers que des débris informes et décolorés, dont toute vie a fui avec l'eau qui s'égoutte entre les mailles. De telles expériences sont indicibles, tant elles dépassent, en force, en étendue, en qualité, le plan habituel de l'émotion et du langage humains. Que les grands mystiques sont maladroits à traduire leurs ravissements en langage terrestre, à moins de charger chaque mot d'un sens, et de lui faire évoquer une expérience, l'un et l'autre inaccessibles à qui les croit entendre !

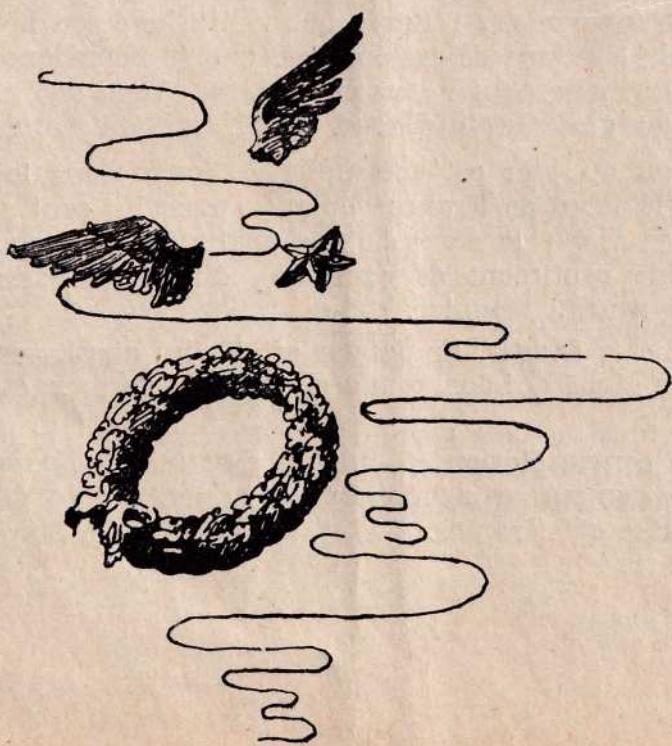
Aussi bien, le pilote ne laissera rien échapper, à son retour, qu'en ce langage volontairement bourru, impersonnel, pétri d'argot sans grâce, et presque grossier, derrière lequel les aviateurs masquent leurs plus poignantes émotions. Pudeur de l'homme devant l'expression qui ne peut, il le sait, que trahir...

Mais les secondes ont fui, le pilote a obtenu sa récompense et le voici gorgé, comme débordant de cette sève enivrante qui paie de tous les risques. Nul spectateur, que lui-même. Mais qu'importe ? Ce que la foule donne, elle aussi le retire. Ce que l'homme a conquis sur le monde et sur lui, il le garde à jamais en son cœur, enfoui et préservé de toutes les vicissitudes. Il n'est sur terre de plus durable écho que celui des muets tumultes intérieurs. Allons, elle est achevée, cette prise de possession, le temps d'un tour d'horizon. Cap au Sud, où là-bas on t'attend, où là-bas on t'appelle. Cap au Sud, vers la piste où déjà est inscrit ton retour. Cap au Sud, où tu devras dans les délais rendre tes comptes.

Et d'une pression des paumes de mains, le pilote fait plonger son avion, à près de 800 à l'heure, vers la petite plage de sable chaud, enclose entre la terre violette et la mer miroitante. Alghero, Alghero de Sardaigne.

(Illustrations de Louis Saint-Calbre.)

G. C.



# PLUIE D'ETOILES SUR LES MARAUDERS

Par décrets parus au « Journal Officiel » sont promus :

— au grade de Général de division aérienne :

Le Général de Brigade aérienne **BODET** (30 mars 1949) ;

— au grade de Général de brigade aérienne :

Le Colonel **CHASSANDRE PATRON** (13 avril 1949) ;

Le Colonel **CHALLE** (Maurice) (23 mai 1949)

(affecté au commandement de l'Armée de l'Air au Maroc).



## Le Général CHALLE

Sorti de Saint-Cyr en 1925, le général Challe a suivi des stages à Versailles et à Avord, puis fut affecté au 31<sup>e</sup> régiment d'aviation à Tours comme sous-lieutenant en mai 1927.

Il rejoint ensuite le 35<sup>e</sup> régiment d'aviation à Lyon en janvier 1928.

Il y restera jusqu'en 1937, tout à tour dans la troupe et à l'état-major de la 4<sup>e</sup> brigade d'aéronautique.

Il commande, en particulier, une escadrille de la 35<sup>e</sup> escadre d'aviation pendant deux ans, puis le groupe aérien de réserve 514.

Reçu comme capitaine à l'Ecole supérieure de guerre aérienne en 1937, il en sort au début de la guerre et rejoint rapidement le Grand Quartier Général Air où il est affecté au 1<sup>er</sup> bureau. Il vient d'être nommé commandant.

Puis viennent les jours sombres de 1940 ; les hautes connaissances du commandant Challe le font désigner pour le poste important mais combien pénible de membre de la sous-commission Air à la Commission d'armistice de Wiesbaden. Il y défend avec acharnement les intérêts français.

Il est nommé au commandement du G. R. 2/14 à Avignon en 1941 et retrouve avec enthousiasme l'atmosphère d'une unité volante.

Démobilisé en 1943, le commandant Challe devient jusqu'à la libération le chef de l'important réseau de renseignements, le réseau François Villon, et ne cesse jusqu'à la libération de fournir aux Alliés les renseignements de tout ordre, en particulier, sur l'ordre de bataille de l'armée allemande.

Renseignements hautement appréciés par nos alliés ainsi qu'en fait foi la citation qui lui fut décernée après la guerre par les Anglais avec l'attribution de la « King's Medal for courage in the cause of freedom ».

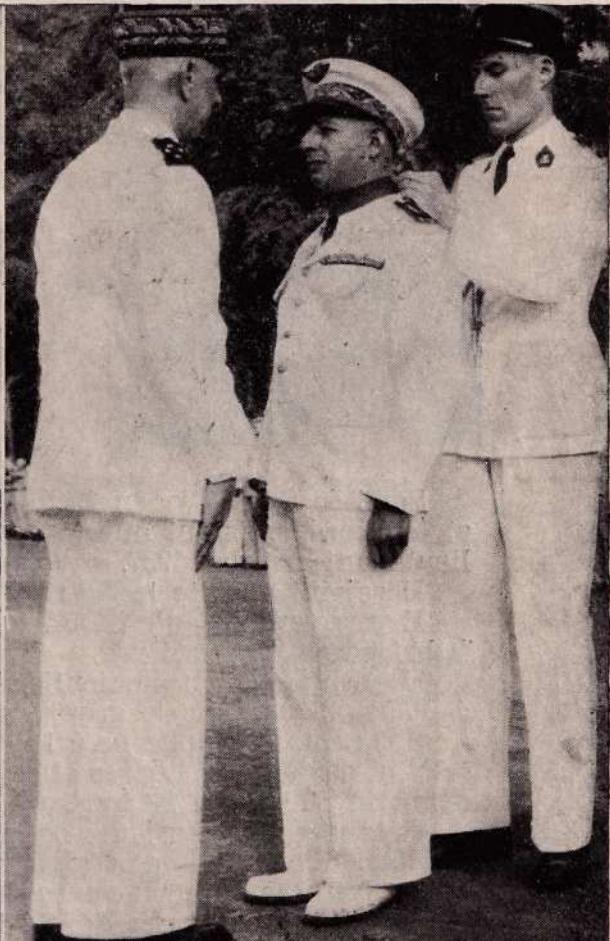
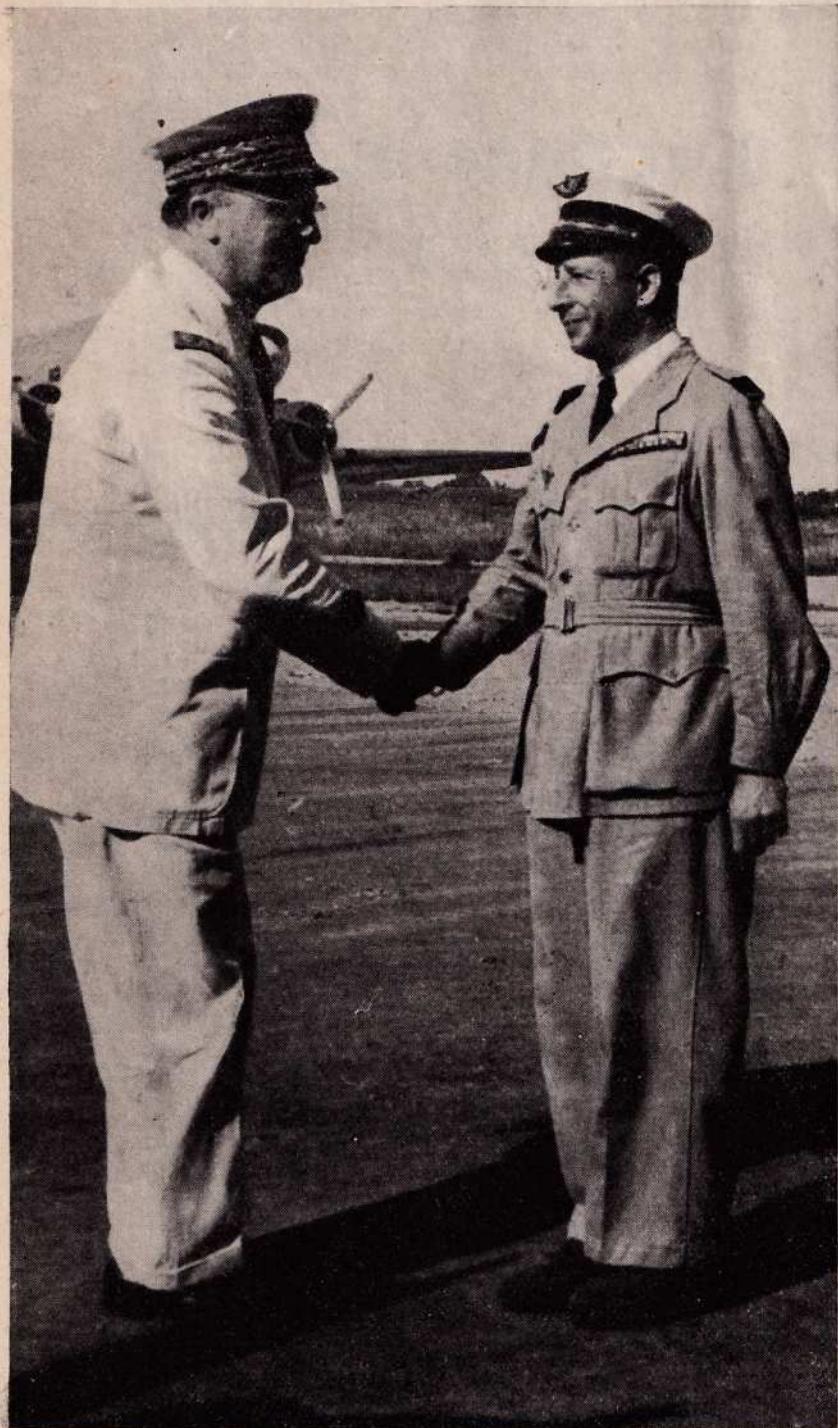
Les très hautes qualités d'organisation, le mépris total du danger que témoigna le commandant Challe pendant cette période lui valent d'être nommé, en 1947, commandeur de la Légion d'Honneur et plusieurs citations à l'ordre de l'Armée.

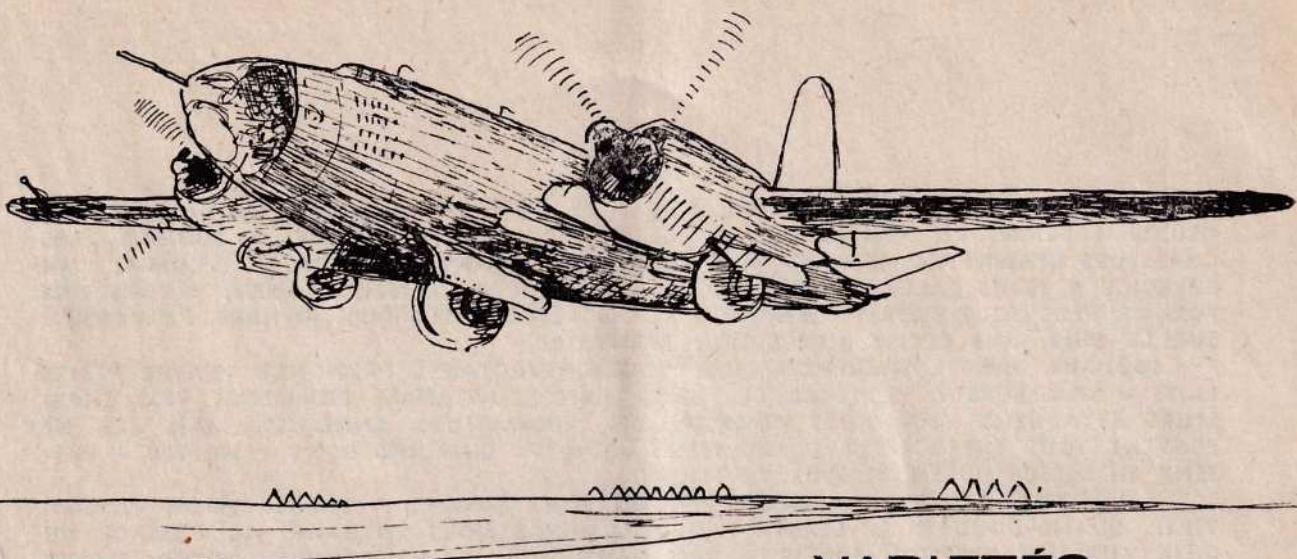
Dès la libération, le commandant Challe, qui vient d'être nommé lieutenant-colonel en 1944, veut reprendre sa place au combat. Il est nommé inspecteur de la brigade de bombardement et effectue plusieurs missions sur Marauder.

Nommé colonel en 1945, il est d'abord affecté au cabinet du général, chef d'Etat-Major général, puis nommé sous-chef d'Etat-major chargé des questions d'organisation, de personnel et de législation en juillet 1946. Il garde ces fonctions depuis cette date jusqu'à sa nomination au grade de général.

# PAGES D'ALBUM

La remise de la Cravate de la Légion d'Honneur  
au Général BODET  
sur le terrain d'opérations, en Extrême-Orient





## VARIETÉS

### LE MEILLEUR ET LE PLUS MAUVAIS SOUVENIR

Ce Bulletin est un trait d'union. C'est aussi un ...album de famille. Nous voudrions qu'à le parcourir, les anciens des « Marauders » revivent quelques heures de leur vie commune, dans les camps, dans les airs, sous le baroud, dans les popotes, partout en un mot où soufflait l'esprit Marauder.

C'est pourquoi nous demandons à nos adhérents de collaborer à cette revue en nous envoyant quelques pages de souvenirs vécus. Le meilleur souvenir par exemple. Et aussi le plus mauvais, car tout n'a pas toujours été rose dans la vie des Marauders.

Voici une de ces confidences. Elle émane de notre ami le commandant Avenard, bien connu des « Bougnats » et... des autres.

### RÉVEILLON quand même ! (Conte de Noël)

LES SOUVENIRS S'ESTOMPENT ET SANS DOUTE LE RÉVEILLON DE NOËL 1944 N'AURAIT-IL PAS DANS MA MEMOIRE OBTENU PLUS DE GRACE QUE CEUX D'ANNÉES PRÉCEDENTES OU PLUS RÉCENTES S'IL NE SE TROUVAIT LIE À MON PLUS MAUVAIS SOUVENIR « MARAUDER ». MAUVAIS SOUVENIR, MAIS AUSSI MEILLEUR SOUVENIR PUISQU'IL ME PERMET ENCORE DE CONSERVER VIVACE EN MA MEMOIRE, TOUS LES DÉTAILS D'UNE SOIREE DE RÉVEILLON QUE JE N'AURAISSAIS JAMAIS SANS DOUTE TANT APPRÉCIÉE SANS CE PETIT ÉVÉNEMENT QU'IL ME DEPLAIT TANT DE RACONTER « NOIR SUR BLANC », CAR, SI JE SUIS BAVARD, IL S'EN FAUT QUE JE SOIS « ECRIVASSIER ».

OR DONC, LA PAISIBLE VILLE DE LYON, EN CETTE AUBE DU 24 DÉCEMBRE 1944 S'EVEILLA SOUS DES AUSPICES QUI PARAISSENT ASSEZ FAVORABLES AUX « BOUCNATS » DÉSIRÉS DE RECUPERER DANS UN JUSTE SOMMEIL, LES FORCES DÉPENSEES AU COURS DES JOURNÉES PRÉCEDENTES SUR DES CHAMPS DE BATAILLE AÉRIENS, TEUTONS OU... LYONNAIS ! — UNE FINE NEIGE COUVRAIT LE PAVÉ DE BRON ET LE CIEL NE SEMBLAIT PAS TROP CLÉMENT. SANS DOUTE NOUS FAUDRAIT-IL ASSISTER AU « GRAND BRIEFING » DU COMMANDANT CHEMIDLIN, LES YEUX ENCORE BOUFFIS DE SOMMEIL, MAIS ENFIN, PUISQU'AUCUNE TRÈVE DE DIEU N'ÉTAIT INTERVENUE ENTRE NOS ENNEMIS ET LES ALLIÉS, LE CIEL AVAIT PRIS SUR LUI DE NOUS ENVOYER DE LA NEIGE; SUR, ON ALLAIT POUVOIR PRÉPARER EN TOUTE TRANQUILLITÉ CE PETIT RÉVEILLON.

BRUTALEMENT LES ÉVÉNEMENTS SE PRÉCIPITERENT, L'AMÉLIORATION PRÉVUE PAR LA MÉTÉO S'ACCÉNTUA ET Soudain une simple petite sonnerie de téléphone déclancha la ronde infernale ; CAMION, BRIEFING, RECAMION, LE CORNED BEEF A LA SAUVENTE, LE RUSH AUX AVIONS ET SANS SAVOIR TROP COMMENT, ON SE TROUVE EN ROUTE POUR UN PETIT VOYAGE D'AGREMENT DE QUELQUE MILLE KILOMÈTRES.

ET VOILA COMMENT LE 24 DÉCEMBRE 1944, A 11 H. 45, NOTRE FLIGHT APRÈS UN DERNIER COUP D'AILE SUR LYON, MIT LE CAP SUR L'ALLEMAGNE AVEC LE NOIR DESSEIN DE BOMBARDEUR LA GARE DE TRIAGE DE TUTTLINGEN (DIXIT LE CARNET DE VOL).

TOUT PARAISSEAIT NORMAL, MON FIDÈLE EQUIPAGE, SOUS-LIEUTENANT BERGES COPILOTE, LIEUTENANT AUGIER, NAVIGATEUR, YVARS, ROTUREAU ET ROYANNEZ NE SEMBLAIT PAS TROP REGRETTER LE FIDÈLE 02, AU LAPIN MASCOTTE, QUE NOUS N'AVIONS PU METTRE EN COURSE CE JOUR-LA. D'AILLEURS LE 87 « UN VIEUX CHIBANI » N'EN AVAIT-IL PAS VU BIEN D'AUTRES !

ET PUIS TOUT NE SE PASSAIT-IL PAS « AU POIL » ? NOUS OCCUPIONS DANS LE DEUXIEME FLIGHT LA POSITION 3. LE VOL DE GROUPE ETAIT SERRE A SOUHAIT, LES CHASSEURS ETAIENT AU RENDEZ-VOUS. LE BOMBARDEMENT S'EFFECTUAIT COMME UN EXERCICE A PEINE SALUE DE QUELQUES COUPS D'UNE D.C.A. PEU RAGEUSE. ALLONS UNE FOIS DE PLUS TOUT S'ETAIT BIEN PASSE IL NE RESTAIT PLUS QU'A PEINDRE, AU RETOUR, SUR LE CUIR, UNE PETITE BOMBE SUPPLEMENTAIRE.

SOUUDAIN DANS L'INTERPHONE UNE VOIX CHEVROTANTE PRONONCE QUATRE PETITS MOTS « CHASSEURS A 12 HEURES »... ET LA RONDE INFERNALE COMMENCE. NOS CHASSEURS ATTAQUENT POUR NOUS DEFENDRE DES FORMATIONS ENNEMIES, MAIS ILS NE PEUVENT TOUT INTERCEPTER ET DE TEMPS A AUTRE QUELQUES BONS « ME 109 » PASSENT EN DESSUS OU EN DESSOUS DU FLIGHT.

A L'ARRIERE LES MITRAILLEURS FONT DU BON TRAVAIL, IL SEMBLE QU'ON VA S'EN TIRER, QUAND SOUUDAIN LE LEADER PAR MALCHANCE NOUS ENTRAINE AU PASSAGE DU RHIN, SUR UNE POSITION FORTIFIEE. PRIS DANS UNE D.C.A. RAGEUSE, NOTRE FLIGHT PERD SON HOMOGENEITE ; LE LEADER, DE PLUS, FORCE L'ALLURE ET C'EST L'EPARPILLEMENT. DE LA POSITION 3 JE SUIS PASSE EN 6, LE PAUVRE 87 NE TIENT PLUS LA CADENCE, JE METS TOUTE LA PUISSEANCE, MAIS DECIDEMENT LE VIEUX CHIBANI EST BIEN UN ANCETRE... ET SOUUDAIN PAR LA VITRE DROITE UN ME 109 PASSE EN TRANCHE APRES UNE ATTAQUE MANQUEE — LES DEUX CROIX NOIRES SOUS LES PLANS SEMBLANT VOUS NARGUER. AMIGO, CETTE FOIS-CI, NOUS SOMMES BONS, AU PROCHAIN PASSAGE CE SERA « DU TOUT CUIT ».

ET VOILA LE MAUVAIS SOUVENIR... A CE MOMENT PRECIS JE REALISE PARFAITEMENT CE QUI PEUT SE PRODUIRE. LE 87, SEUL TRAINARD VA SERVIR DE CIBLE A CE ME 109 ; A LA PROCHAINE ATTAQUE, IL NOUS FAUDRA SAUTER EN PARACHUTE, ET POUR PREPARER LE SAUT, JE CHERCHE A FAIRE COULISSEER LE SIEGE PILOTE, MAIS RIEN NE SE PRODUIT, J'AI BEAU M'ARCBOUTER ET ME TORTILLER, LE SIEGE DEMEURE IRREMEDIABLEMENT A L'AVANT... QUE C'EST LONG A ATTENDRE UNE PROCHAINE ET PEUT-ETRE DERNIERE ATTAQUE !

ET LE SOIR DANS LYON EN LIESSE AU COURS D'UN REVEILLON SENSATIONNEL, QUEL PLAISIR DE POUVOIR RACONTER CE « MAUVAIS » SOUVENIR ! GRACE A CE SYMPATHI, QUE FRITZ, PRESSE SANS DOUTE LUI AUSSI D'ALLER FETER JOYEUSEMENT NOEL, ET QUI AVAIT SI GENTIMENT REFUSE D'AJOUTER NOTRE BON MARAUDER A SON PALMARES, LA SOIREE EST A CLASSER PARMI LES « MEMORABLES », ET TOUT BON « BOUGNAT » SAIT CE QUE MEMORABLE VEUT DIRE.

Commandant I. C. AVENARD,  
des « Bougnats ».



# PASSE-TEMPS

(ACROSTICHE)

C'est le commandant de Villoutrey qui, en marge des ses occupations saumuriennes, s'est amusé à composer cet acrostiche dont la première lettre de chaque vers vous dira de quoi il s'agit.

En outre, à la césure de chaque vers, on trouve un nom. C'est en somme une liste d'appel.

Merci, mon commandant. Et bravo !

F REMISSEZ TOUS, LA-BAS, DRESSES COMME DES BETES ;  
R EGRETTEZ D'ETRE LA; GEMISSEZ, IMPUSSANTS.  
A VANT QU'IL NE SOIT BU, CAILLERA VOTRE SANG.  
N AVIGANT PAS A PAS, SCALPANT TOUTES LES TETES,  
C HOISSANT PAS CEUX-CI AU LIEU DE CEUX-LA,  
H ACHANT LES SANS-AVEUX, NARQUOIS DE LEURS CLAMEURS,  
E CRASANT QUI VOUS EUT BERCE PARMI VOS PLEURS,  
C OUVRANT TOUT DE SON OMBRE, UNE AUTRE ARMEE EST LA.  
O BSERVEZ LE CIEL GRIS : GOTHIQUE CHEVAUCHEE,  
M ER VIBRANTE D'ECHOS, L'IMPLACABLE AVIATION  
T IRE SUR SON AMARRE ET COURT A SA MISSION.  
E LLE VA VERS LA BAUGE, ET LA BETE CACHEE,  
G EMISSANT D'UNE VOIX INDISTINCTE ET QUI TOMBE  
R ETROUSSE SON GROIN. JARDINS ET BATIMENTS,  
O UI, TOUT SERA MIS A BAS, STRUCTURES QUE NOS BOMBES  
U NE FOIS ABATTENT IMPITOYABLEMENT.  
P ROJECTILES VIDES, BEAUX SEMEURS DE DECOMBRE,  
E T BOMBES QUI ONT PLU, TRAIN GENEREUX DE COUPS,  
D U CIEL SONT DESCENDUS. MAIS NI LACHE NI SOMBRE.  
E TOUFFANT SON DEGOUT, RIT OU CHANTE BEAUCOUP,  
B RAVE, GAI, LE COEUR DUR, Oeil OUVERT, L'EQUIPAGE.  
O N DIT EN ANGLAIS « SMART »; EUX, NOS GARS LE SONT BIEN.  
M ONTRÉZ A L'ENNEMI, CHEZ LUI VOTRE COURAGE,  
B EAU TRESOR QU'IL A NIE. LACHEZ ALORS VOS LIENS.  
A PRES TANT DE DECATS, A NOS CRIS DE SOUFFRANCE,  
R EPANDANT SON PUSSANT, SON IMMENSE SECOURS,  
D IEU A BIEN REPONDU. FAILLIT PERIR LA FRANCE.  
E T FUT PRES DU TREPAS. GESTE ALORS IL A FAIT;  
M AINTENANT IL NOUS VOIT, INHABILES ENCOR,  
E XTRAITS DE TROUS HIDEUX, NIDS AUX CONTOURS SI SOMBRES,  
N AITRE EN UN MAGNIFIQUE ET REDOUTABLE ESSOR,  
T RAVAILLANT SANS MERCI, CROITRE PARMI LES OMBRES.  
M ARCHAIT AINSI DEJA SPARTIADE VERS L'AUTEL,  
O U, QUAND DEVENU GRAND, VALEUREUX, PLEIN DE REVE,  
Y LAISSANT ROBE ALBINE, Y ACQUERAIT LE GLAIVE  
E N DUR ACIER QUI BRILLE ET LUI SEMBLE SI BEL.  
N OTRE GLAIVE, EN HACHIS, BRAQUE A DROITE, A GAUCHE,  
M AINTENANT SANS CEDER, VEUT LAISSER L'ALLEMAND,  
A SSOMMER L'ENNEMI, COUPER LA TETE AU BOCHE.  
R EPONDS A NOTRE APPEL, TRIO DE CONQUERANTS !  
A NGLAIS, SUS AU BARBARE ! HARDI ! SUS AU COUPABLE !  
U .S.A. TOUT ENTIERS, BEAUCOUP DE MATERIEL !  
D E FRANCE, CROYEZ-LE, BRAVE ET TRES REDOUTABLE  
E ST LE GUERRIER DE L'AIR, ISSU DU FOND DU CIEL.  
R EDOUTEZ-NOUS, LA-BAS; RETENEZ BIEN CHACUN :  
S OUS LES BOMBES QU'ON LACHE, A NUL AUTRE SEMBLABLE  
N EST LE SORT D'UNE VILLE OU TREPASSENT LES HUNS.

# Ce que vous devez savoir

## LE SYMBOLE du redressement des Ailes Françaises

Une déclaration de M. Jean MOREAU, Secrétaire d'Etat aux Forces Armées (Air)

*A l'occasion du Salon de l'Aéronautique, M. Jean Moreau a fait la déclaration suivante :*

Etant donnée la diffusion donnée aux réalisations de ce 18<sup>e</sup> Salon de l'Aéronautique, je me bornerai à résumer les impressions que nous avons éprouvées lors de l'inauguration.

D'abord ce Salon est un incontestable succès. M. le Président de la République, après l'avoir visité avec l'exceptionnelle conscience qu'il apporte dans toutes les formes de l'exercice de son mandat, l'a proclamé en félicitant chaleureusement les exposants.

Ce succès, quiconque est informé des aspirations et du potentiel de la nation pouvait en préjuger ; le Salon répond à un besoin national de redressement et de grandeur ; il a, si je puis dire, libéré l'enthousiasme latent des Français. Un pays comme le nôtre, qui fut au premier rang des nations non seulement dans la période héroïque, mais jusqu'aux avant-dernières étapes du progrès aéronautique, ne pouvait manquer de tenter un grand effort pour rattraper l'inévitable retard dû à l'occupation et à la guerre, et de mettre en œuvre le génie inventif de ses techniciens comme l'admirable qualité de son personnel d'exécution.

Je manquerais à mon devoir de chef de l'armée de l'air en ne signalant pas la part si légitime d'approbation donnée par les visiteurs du Salon aux stands de l'armée de l'air et de ses services techniques ; avec des moyens réduits nous avons démontré au grand public ce qu'était l'armée de l'air, ses moyens industriels, ses missions.

### Mille trois cents techniciens se réunissent à Paris

L'importance et la valeur des participations étrangères méritent une mention spéciale. Elles seront encore renforcées par la présence à Paris, pendant la période du Salon, d'environ mille trois cents techniciens, en majorité étrangers, qui participeront aux travaux du Congrès international des industries aéronautiques, ainsi que de nombreuses missions d'officiers représentant, sous la conduite de leur attachés de l'Air à Paris, les pays les plus divers.

Dès l'ouverture plusieurs appareils français ont suscité un vif intérêt pour l'exportation ; là encore, comme dans nombre d'autres circonstances du temps de paix, il est démontré que l'effort financier du pays pour recréer son aviation ne sert pas seulement la défense nationale et l'Union française, mais s'intègre pour une part non négligeable dans l'économie générale, voire monétaire.

En faisant « éclater » le Salon vers l'esplanade des Invalides et Orly on l'a rendu dynamique et vrai ; l'avion au repos fait figure d'oiseau encagé et ne satisfait pas pleinement un public, désormais éduqué, qui veut « sentir » l'avion en vol et le voir « fonçant » à près de 1.000 kilomètres à l'heure, dans le ciel d'Orly ; l'imagination des organisateurs a su de la sorte faire de cette grandiose manifestation un Salon vivant ; d'ailleurs la dimension de certains appareils ne permettait plus les solutions d'autan.

Il est d'autres notions que je voudrais également dégager : l'émulation a particulièrement stimulé le progrès technique ; par exemple deux types diffé-

rents d'avions à réaction, conçus autour du même turbo-réacteur, s'exposent côte à côte à l'admiration et à la critique.

#### Dix-neuf prototypes ont volé en 1949

C'est en visitant le Salon qu'on apprécie la rapidité du redressement des ailes françaises ; les pouvoirs publics, bien que contraints à une longue patience par d'inévitables handicaps, ont, quoi qu'en ait dit, encouragé les constructeurs ; ceux-ci ont travaillé dans le silence, s'abstenant de manifestations onéreuses et stériles et recréant, en particulier dans le domaine de l'avion à réaction et de l'avion de transport, des ensembles de classe internationale ; dix-neuf prototypes volent depuis le début de l'année ; dans les derniers mois une société nationale a poursuivi ses essais en vol sur cinq appareils ; depuis le 6 janvier 1949 nous avons expérimenté un gros avion amphibie, des cargos légers, moyens et lourds, des chasseurs à réaction, un hélicoptère à statostatique ; mars et avril ont vu une magnifique accélération de cet effort : les 70 tonnes du SE 2010 et les 40 tonnes du Cormoran n° 2 se sont affranchies du sol.

Chacun a senti que c'était le drame de l'aviation française qui se jouait et, comme toujours, la France éperonnée par le danger, aidée par la volonté de tous, a fait son redressement.

#### Vers la propulsion atomique

A peine l'avion à réaction supersonique vient-il de repousser dans le passé l'avion à moteur alternatif que déjà s'annoncent les fusées et la propulsion par désintégration nucléaire. L'aviation française a sa place très honorable dans ces étapes révolutionnaires, comme elle avait déjà sa place dans les matériels de détection, de radioguidage et de sécurité.

Nous avons trop facilement tendance à nous dénigrer ; quand on ne peut pas mettre en cause notre technique on met en cause la lenteur d'exécution ; qu'il me soit permis de rappeler que dans tous les pays du monde, fussent-ils mieux équipés que nous en moyens industriels et financiers, il faut de longues mises au point pour sortir un prototype ou lancer une série.

Le 18<sup>e</sup> Salon de l'aéronautique a gagné la première manche dans la manifestation de notre renaissance ; nous devons nous employer maintenant, soutenus par une opinion publique mieux informée,

— à triompher de critiques souvent injustifiées et d'un pessimisme exagéré ;  
— à organiser notre production, sans prodigalités que les circonstances rendent impossibles, mais aussi sans économies irrationnelles.

Sans programme impliquant un plan de travail à long terme, économique et fécond, l'effort magnifique attesté par le Salon serait vain.

Tout cela est affaire de mesure, et la mesure est une qualité essentiellement française.

---

### NOTE de M. le Secrétaire d'Etat aux Forces Armées "Air" au sujet de la delivrance de l'insigne de la DISTINGUISHED UNIT CITATION

Par ordre général N° 52, du 29 mai 1947, émanant des Forces Aériennes des Etats-Unis en Europe, la 31<sup>e</sup> Escadre de bombardement a été citée pour sa brillante conduite au combat le 8 février 1945 [cette citation a été publiée dans le Bulletin de notre Association n° 5 (janvier 1949)].

L'Etat-Major des Forces des Etats-Unis — Théâtre Européen — a précisé par note A. B. 200.63-I.G.A.P. du 6 décembre 1945, que l'attribution d'une Distinguished citation « autorisait non seulement la publication de la citation, mais également l'unité à porter un ruban de citation à son drapeau et tous les indi-

vidus ayant fait partie de l'unité d'une façon permanente ou temporaire à porter définitivement, comme faisant partie de l'uniforme, l'insigne de Distinction ».

En application de ces dispositions, l'Etat-Major de l'Armée de l'Air a signalé au Service du personnel de l'Armée de l'Air, sous N° 3.762/E.M.A.A./2.M du 20 octobre 1947 que tout le personnel officier, sous-officier et soldat ayant appartenu au 8 février 1945 à la 31<sup>e</sup> Escadre et aux Groupes composant cette unité (Groupe 1/22 « Maroc » - 2/20 « Bretagne » - 1/19 « Gascogne ») est autorisé au port de « l'Insigne de distinction ». En outre, le texte de cette citation sera porté sur les pièces matricules des intéressés.

En raison du nombre de militaires autorisés à porter l'insigne précité, le Service du personnel de l'Armée de l'Air ne peut en diffuser la liste.

En conséquence, les noms des militaires remplissant la condition fixée seront signalés au Service du personnel de l'Armée de l'Air, qui transmettra l'insigne et l'autorisation de port correspondant, pour remise aux intéressés.

Pour le Secrétaire d'Etat aux Forces Armées Air  
et par son ordre :

Le Général de Brigade Aérienne VENOT,  
*Chef du Service du Personnel de l'Armée de l'Air,*  
Signé : VENOT.

## **EXTRAIT DE LA LOI N° 46.1056**

**tendant à fixer le statut et les droits des Combattants Volontaires  
de la Résistance (J. O. du 16 Mai 1946, page 4220)**

Paris, le 15 mai 1946.

L'Assemblée Nationale Constituante a adopté,  
Le Président du Gouvernement Provisoire de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

### **TITRE PREMIER**

#### **Détermination et reconnaissance de la qualité de combattant**

**ARTICLE PREMIER.** — La qualité de combattant volontaire de la Résistance est reconnue à toute personne qui, satisfaisant aux conditions définies par l'article 2 de l'ordonnance n° 45.322 du 3 mars 1945, a appartenu, pendant plus de trois mois, sous l'occupation, soit à une formation des Forces françaises de l'intérieur ou des Forces françaises combattantes, soit à la formation militaire d'un groupement reconnu par le Conseil National de la Résistance.

Toutefois, cette durée minimum de trois mois ne sera pas exigée des membres de la Résistance visés à l'alinéa précédent qui auront été soit déportés ou exécutés pour des faits qualifiés de résistance, soit cités, blessés ou tués à l'occasion d'un acte de résistance.

**ART. 2.** — Le droit à la qualité de combattant volontaire de la Résistance sera reconnu sur demande présentée par l'intéressé avant l'expiration d'un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi au ministre des Anciens Combattants et Victimes de la guerre. En cas de décès de l'intéressé, la demande sera présentée dans le même délai par ses ayants-cause.

Ces demandes seront soumises, pour avis, à des Commissions régionales. Tous recours contre les décisions prises à la suite des avis formulés par les Commissions régionales seront déférés à une Commission nationale.

Ces Commissions, dont la composition, l'organisation et le fonctionnement seront fixés par décrets pris sur la proposition du ministre des Anciens Combattants et Victimes de guerre, du ministre des Armées et du ministre des Finances, devront comprendre, pour deux tiers au moins, des membres des associations de combattants volontaires de la Résistance reconnues par le Conseil

National de la Résistance ou par la Commission supérieure des Forces françaises combattantes de l'intérieur.

ART. 3. — Les combattants volontaires de la Résistance dont la qualité aura été reconnue dans les conditions définies ci-dessus auront droit à la délivrance d'une carte attestant cette qualité et au port d'une médaille commémorative, suivant des modalités fixées par décret pris sur la proposition du ministre des Anciens Combattants et Victimes de la guerre et du ministre des Armées.

Fait à Paris, le 15 mai 1946.

Félix GOUIN.

## **EXTRAIT DE L'ORDONNANCE N° 45.322**

**Portant application aux membres de la Résistance  
des pensions militaires fondées sur le décès ou l'invalidité**  
(J. O. du 4 Mars 1945, page 1135)

Paris, le 3 mars 1945.

### **TITRE PREMIER**

#### **Détermination de la qualité de membre de la Résistance**

ARTICLE 2. — Sont considérés comme membre de la Résistance, au regard des dispositions du présent texte, pour la période des hostilités qui sera écoulée entre le 16 juin 1940 et une date qui sera fixée par décret :

1<sup>o</sup> Toute personne ayant accompli des actes de résistance en France métropolitaine ou dans les territoires d'outre-mer pour le compte :

— soit d'un organisme d'action français ou allié, sous réserve, dans ce dernier cas, de n'avoir contrevenu à aucune des obligations inhérentes à la qualité de citoyen français ;

— soit d'un groupement reconnu par le Conseil national de la Résistance ou d'un groupement que le Conseil déclarera, dans un délai de deux mois à dater de la publication de la présente ordonnance, pouvoir être reconnu comme groupement de résistance ;

2<sup>o</sup> Toute personne ayant quitté ou tenté de quitter un territoire occupé par l'ennemi ou placé sous le contrôle de l'autorité de fait se disant gouvernement de l'Etat Français, pour rejoindre soit les forces françaises libres, soit, à partir du 8 novembre 1942, les forces stationnées en Afrique du Nord ou en Afrique Occidentale et, ultérieurement, les forces relevant du Comité français de la Libération nationale, puis du Gouvernement provisoire de la République Française lorsque cette personne pourra établir qu'elle se trouvait, avant son départ ou sa tentative de départ, dans les conditions requises pour être incorporée dans lesdites forces ou qu'elle appartenait à un groupement de résistance ou de réfractaires ;

3<sup>o</sup> Toute personne associée à la Résistance qui aura été exécutée sur l'ordre de l'ennemi ou de l'autorité de fait se disant gouvernement de l'Etat français pour un fait autre qu'un crime de droit commun ne tombant pas sous le bénéfice de l'ordonnance du 6 juillet 1943 relative à la légitimité des actes accomplis pour la cause de la Libération de la France et à la révision des condamnations intervenues pour ces faits ;

4<sup>o</sup> Toute personne associée à la Résistance, ayant fait l'objet, en France métropolitaine ou dans les territoires d'outre-mer, d'une mesure privative ou restrictive de liberté prise sur l'ordre de l'ennemi ou de l'autorité de fait se disant gouvernement de l'Etat français et fondée sur une inculpation autre qu'une infraction de droit commun ne tombant pas sous le bénéfice de l'ordonnance du 6 juillet 1943.

5° Toute personne ayant prêté un concours direct et personnel soit à l'une des personnes visées aux paragraphes précédents, soit à un membre d'un service de renseignements allié ou dépendant d'une autorité française reconnue en lutte contre l'ennemi, soit à un membre des troupes armées alliées ou ayant accompli, même isolément, un ou des actes caractérisés de résistance.

## TITRE II

ARTICLE 6. — Les militaires de carrière en activité, en congé ou en position de retraite ayant contracté une infirmité pendant la période prévue à l'article 2 et dans l'accomplissement des actes ou dans les circonstances énumérées par ledit article, bénéficient des dispositions prévues aux articles 59 et 60 de la loi du 31 mars 1919 et, le cas échéant, de l'article 47 de la loi du 14 avril 1924.

Fait à Paris, le 3 mars 1945.

Charles DE GAULLE.

## QUESTIONS POSÉES PAR LES ADHÉRENTS

QUESTION. — UN SOUS-OFFICIER AYANT FAIT TOUTE LA GUERRE AVEC UNE FORMATION CRÉEE EN A.F.N., PARTIE EN OPERATIONS EN SARDAGNE, PUIS EN FRANCE, PEUT-IL PRÉTENDRE A LA QUALITÉ DE F.F.C. ?

(Ex. : Cas d'un militaire ayant appartenu au Secteur de l'Air N° 1, à Oran, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1944 ; parti, avec cette formation, le 1<sup>er</sup> juillet 1944, en Sardaigne ; débarqué à Istres le 8 octobre 1944, fait mouvement sur Lyon-Bron le 1<sup>er</sup> décembre 1944, sur Saint-Didier le 1<sup>er</sup> mars 1945).

Réponse. — Avis a été demandé au Bureau Législation de l'Etat-Major Général des Forces Armées « Air ».

Il ne semble pas que la qualité de F.F.C. puisse être accordée aux personnels militaires en activité de service. Les conditions d'appartenance aux F.F.C. ont été définies par la loi N° 46-1056 du 15-5-46, et par l'ordonnance N° 45.322 du 3-3-1945. (Voir copie de ces instructions).

### Décorations

QUESTIONS. — A) EXISTE-T-IL UNE MÉDAILLE COMMÉMORATIVE DE LA CAMPAGNE D'ITALIE POUR LES MILITAIRES AYANT PLUS DE TROIS MOIS DE PRÉSENCE SUR LE FRONT D'ITALIE ? J'AI VU DE NOMBREUX COUMIERS, TIRAILLEURS, ARTILLEURS QUI LA PORTAIENT (DU MODÈLE DE CELLE CRÉEE APRÈS 14).

Réponse. — Il existe une médaille commémorative pour la guerre 1939-1945. Toutes indications à ce sujet ont paru au Bulletin n° 6 de l'Amicale, avril 1949.

— B) N'EST-IL PAS PRÉVU UNE MÉDAILLE COMMÉMORATIVE POUR L'OCCUPATION EN ALLEMAGNE OU EN AUTRICHE DEPUIS MAI 1945 ?

Réponse. — A ce jour aucune médaille n'est prévue.

— C) LE PORT DE LA MÉDAILLE INTERALLIÉE EST-IL AUTORISÉ (MODÈLE DE CELLE CRÉEE APRÈS 14) ?

Réponse. — Aucune instruction à ce sujet.

— D) CELUI DE LA CROIX DU COMBATTANT L'EST-IL ? CETTE DERNIÈRE MÉDAILLE EXISTE-T-ELLE ?

Réponse. — Seules les instructions concernant la carte du combattant ont été arrêtées (Bulletin n° 6, avril 1949).

Il semble que la médaille commémorative sans agrafe tienne lieu de croix du combattant, mais rien n'est officiel à ce sujet.

**MEMBRES DE L'AMICALE**  
**inscrits au tableau d'avancement pour l'année 1949**

(J. O. N° 289 du 8 décembre 1948)

**Pour le grade de colonel**

*Les lieutenants-colonels :*

ALBERTUS René.	DAVID Marius.	GRIMAL Georges.
BIGOT Pierre.	DUCRAY Marie.	RICARD Jean.

**Pour le grade de lieutenant-colonel**

*Les commandants :*

BOUSSION Roger.	DE LOUSTAL Charles.	MARTELLY Pierre.
-----------------	---------------------	------------------

**Pour le grade de commandant**

*Les capitaines :*

AVENARD Jean (1).	GELIN Charles (1).	MICHEL Maurice.
AUZIECH Jean.	JOFFRES Elie.	MONTS DE SAVASSE Christian.
CANEPA Georges.	KLEIN Pierre.	SAUVANET Raymond.
CHOFFIN Pierre.	LAMY Jean (1).	VARRY Jean.
DUSSOL Jean.	LANGLOIS René.	JANCOVICI Lazare.
FÉLIX Roland.	MARTIN Raymond.	
GAZZAND Humbert.	MITTERAND Jacques (1)	

**Pour le grade de capitaine**

*Les lieutenants :*

BORREL Roger (1).	PATACHON Henri.
MAUBERT Marcel.	ROCHAIX Marcel.

(J. O. N° 100 du 27 avril 1949)

**Pour le grade de sous-lieutenant**

*Les adjudants-chefs :*

KOUSNETZOFF Michèle.	MAZOYER Georges.
----------------------	------------------

**Pour le grade d'adjudant-chef**

*Les adjudants :*

BENOT Henri.	DAGOT Alphonse.	PERE-LAHAILLE Auguste.
COURVALET Alfred.	LLOPIS Yvan.	THOURY Robert.

**Pour le grade d'adjudant**

*Les sergents-chefs :*

BINEY Jean.	GATARD Hubert.	PILLORE Marcel.
COMBE Maxime.	MÉTIVET Robert.	SANTIAGO Roger.
DELEPLANQUE Henri.	MEYNARD Hervé.	STEINER Eugène.
DUBOURG Roger.	MILLET André.	

**Pour le grade de sergent-chef**

*Les sergents :*

CHOSSON Georges.	TALFUMIÈRE André.
------------------	-------------------

---

(1) Reliquat tableau 1948.

## **CENTRES MOBILISATEURS ET CENTRES ADMINISTRATIFS chargés de l'Administration du personnel des Réserves**

*Cette liste des Centres mobilisateurs est destinée à renseigner les Anciens de la B.B.M. 11 rendus à la vie civile et qui auraient besoin de renseignements d'ordre administratif.*

- C.M. 221. — Dijon 1<sup>re</sup> R.A.. Lt. BEUILLARD H. V.  
C.M. 222. — Compiègne 2<sup>e</sup> R.A. Lt. HARDOUIN A. J.  
C.M. 223. — Toulouse 3<sup>e</sup> R.A. (nul) (désigné E. O.).  
C.M. 225. — Blida 5<sup>e</sup> R.A. Lt. PIECHEGUT G. P.  
C.M. 226. — Rabat 5<sup>e</sup> R.A. Lt. FAUCONNET G. F.  
C.M. 227. — Tunis 5<sup>e</sup> R.A. Un sous-officier.  
C.A. 213. — Ouakam (Air A.O.F.). Cne DIETRICH A.  
C.A. 214. — Brazzaville (Air A.E.F.). Cdt MOULINIER E.  
C.A. 215. — Ivato (Air A.O.R.F.). Cne TAILLEFER F.  
C.A. 217. — Saïgon (Air E.O.). Commandant BOIZET (pas encore rejoint).

Etablissement de l'Inde et des Iles du Pacifiques

Dt de base. N° 188. — Djibouti (Côtes Françaises des Somalis). Cne LOISEL.

## **ATTENTION ! ATTENTION !**

### **Retenez et Notez**

Le premier Mercredi de chaque trimestre — à 18 heures — les Marauders de passage à Paris pourront se rencontrer et boire le pot de l'amitié à

**L'AÉRO-CLUB de FRANCE**

6, Rue Galilée (Métro : Boissière)

Un Salon leur sera réservé

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

**Prochaine réunion Mercredi 6 Juillet**

**QU'ON SE LE DISE ?**

# ENTRE NOUS

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

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

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

Pour la 31<sup>e</sup> Escadre et le « Maroc » : au Capitaine Lamy, Ministère de l'air (4<sup>e</sup> Bureau), 16, boulevard Victor.

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

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

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

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

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

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

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

Peu de nouvelles encore, au cours de ce trimestre. A croire que les tarifs postaux actuellement en vigueur ont une influence déplorable sur le zèle épistolaire des Marauders, gens cependant réputés bavards. Mais parler est une chose, écrire en est une autre...

Par contre, le Carnet rose et le Carnet blanc s'emplissent d'heureuses et agréables nouvelles. A croire que les Marauders passent leur temps à...

Mais chut...

Voici d'abord un mariage :

René MEYJONADE a épousé, le 9 avril dernier, à Brive, Mlle Emilienne LOURADOUR.

Toutes nos félicitations et tous nos vœux de bonheur.

Et des naissances :

❖ Claudie MATHIOT fait part de la naissance de son petit frère Michel-Georges. (Sect. \* post. 99.130. B.P.M. 523).

❖ Le lieutenant et M<sup>me</sup> Lucien GONZALVEZ ont la joie d'annoncer la naissance de leur petite fille Marie-Christine. Pau, Villa Clair-Logis, avenue San Carlos.

❖ M. et M<sup>me</sup> Raymond PRAYAL ont baptisé, le 5 mars dernier, leur fils Yves. (3 Rivières, Province de Québec, Canada).

❖ L'adjudant-chef et M<sup>me</sup> GAUTHIE sont les heureux parents d'un deuxième enfant, Yves. (S. postal 99.208 B.P.M. 517).

❖ M. et M<sup>me</sup> Fernand TELMON sont heureux d'annoncer la naissance de leur fils Marc (Dakar).

❖ Le commandant DE LOUSTAL fait part de la naissance de son fils, Thier-ry. (E.M.A.A., Bd Victor, Paris).

❖ M. ROUQUISTO est l'heureux père d'une fille, Maryse. (Vence, Alpes-Maritimes).

Et suivant la formule, à tous, parents et enfants, nos vœux et nos souhaits.

Franche-Comté 2/52



**GROUPE**

**“FRANCHE-COMTÉ”**

Le commandant de VILLOUTREY témoigne à notre Association d'une grande fidélité. On trouvera dans le présent numéro l'acrostiche-passe-

temps qu'il a composé pour nous. Qu'il en soit félicité et remercié.

Le commandant de Villoutrey, qui est chargé de l'instruction d'aviation à l'Ecole de Saumur, est chargé de la même instruction à l'Ecole de Coetquidam.



### B. B. M. 11

De l'adjudant-chef Joseph LUCAS, les nouvelles ci-dessous concernant la section des Marauders de Fribourg (Sect. post. 99.057, B.P.M. 517) :

« La Section s'est enrichie de nouveaux membres et nous en sommes tous très heureux, d'autant que nous espérons avoir encore d'autres demandes.

« Nous nous sommes réunis, comme de coutume, le 1<sup>er</sup> février, sous la présidence du capitaine Couraud, au mess des sous-officiers de la 33<sup>e</sup> escadre. Aucun fait saillant n'est à signaler de cette séance qui s'est ouverte à 18 heures; si ce n'est l'appel au portefeuille en vue du paiement des cotisations 49. Une fois de plus les pots ont été vidés sans mollir.

« Quelques camarades ont demandé pourquoi ils n'avaient pas reçu le livre *Les Marauders au combat*, bien qu'ils aient payé lorsque la B.B.M. 11 était à St-Dizier. Vous

« voudrez bien nous dire à qui nous devons nous adresser pour réclamer ou pour se le procurer.

« Pourriez-vous nous dire également où et à quel prix nous pourrions avoir des insignes de la 31<sup>e</sup> Escadre ?

« En ce qui concerne les banquets « Marauders » et pour le dernier en particulier, nous avons reçu trop tard les feuilles d'inscription. Ceux de la section qui auraient pu y assister n'ont pas eu le temps matériel pour vous retourner en temps leur candidature et prendre leurs dispositions pour se rendre à Paris. En conséquence, nous vous demandons de vouloir bien faire en sorte que pour les prochains banquets, les feuilles nous parviennent au moins une semaine avant la date fixée.

« Les Marauders de la section de Fribourg assurent tous les Marauders de toute leur solidarité...

« ...Pour la Fête des Morts, le 2 novembre 1948, une délégation des Anciens Marauders s'est rendue à Neuf-Brisach, sur les tombes des camarades du G.B.M. 1/19 morts au camp d'honneur.

« Cette délégation comprenait le président de la section et un représentant de chacune des unités de la B.B.M. 11, à savoir : B.B.M. 11, 31<sup>e</sup> escadre, 34<sup>e</sup> escadre, secteur de l'Air N° 1 ».

#### Ce Bulletin vous intéresse ?

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

— Mais avez-vous payé votre cotisation ?

Membre Bienfaiteur . 1.000 »

Membre Donateur .. 500 »

Membre Actif :

S/off. et h. de troupe. 150 »

Officiers et assimilés. 250 »

Abonnement au Bulletin. 150 »

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

MERCI !

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

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

# ENTR'AIDE

Sans commentaires et sans retouches, nous reproduisons l'émouvante lettre que nous adresse l'adjudant-chef André Viard (S.M.M.A., services techniques, 26, boulevard Victor, Paris) :

*Quelques lignes pour vous prévenir de mon changement d'adresse, et aussi surtout pour vous mettre au courant du cas du sergent Castaing, ex-mitrailleur du G.B.M. 1/22.*

*En 1945, celui-ci tomba malade à St-Dizier. Hospitalisé à l'hôpital de Saint-Dizier, puis évacué sur le Val-de-Grâce, ce sous-officier est encore dans un hôpital à Bégin St Mandé. A la suite d'une méningite, il est paralysé de la jambe droite et amputé de la gauche.*

*Je crois que notre Association pourrait faire quelque chose pour lui et que l'on pourrait parler de son cas dans notre bulletin. Afin que les anciens du 1/22 lui rendent une visite de réconfort, chose essentielle lorsque l'on est dans un hôpital, surtout au point de vue moral.*

*Je me permets de vous parler de ce cas et du réconfort que l'on peut at-*

*tendre d'une simple visite, ayant été moi-même longtemps dans les hôpitaux sans un mot des anciens camarades, et je puis apprécier la valeur d'une simple visite.*

Merci, camarade Viard. Nous sommes assurés que votre fraternel appel sera entendu.

## OFFRES D'EMPLOI

— La Compagnie aérienne de la Boucle du Niger cherche pilote T.P., de préférence ancien pilote B. 26, célibataire.

Envoyer dossier et références à M. RODIER, transporteur à Bamako (Soudan français).

\*\*

— Emplois vacants à la Compagnie des Compteurs : comptabilité, second chef approvisionnement, stock magasinier, contrôleur, etc.).

Ecrire ou téléphoner à M. VALETTE, Cie des Compteurs, 175, rue d'Alésia, Paris, téléph. Alésia 58.70, Poste 393.

## COTISATIONS

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

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

Nous comptons sur la bonne volonté de tous. La tâche de notre secrétariat en sera facilitée et notre trésorerie s'en trouvera allégée d'autant.

### NOUVEAU SIEGE SOCIAL DE L'ASSOCIATION

LES ETABLISSEMENTS ANTOINE CHIRIS, DONT NOUS SOMMES LES HOTES, GRACE A LA BIENVEILLANCE DE NOTRE VICE-PRESIDENT LEON CHIRIS, DIRECTEUR GENERAL DE CES ETABLISSEMENTS, AYANT TRANSFERE LEUR SIEGE SOCIAL 122, BOULEVARD MALESHERBES, PARIS-17<sup>e</sup>, C'EST DESORMAIS A CETTE ADRESSE QUE DEVRA PARVENIR LA CORRESPONDANCE CONCERNANT NOTRE ASSOCIATION.

NOTEZ DONC :

ASSOCIATION AMICALE LES MARAUDERS, ETABLISSEMENTS ANTOINE CHIRIS, 122, Boul. MALESHERBES, PARIS-17<sup>e</sup> (METRO MALESHERBES)

ET LES NOS DE TELEPHONE :

CARNOT : 66.06  
66.07  
66.08

# ADDITIF

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

### “ LES MARAUBERS ”

**4<sup>e</sup> liste (v. n<sup>o</sup>s 4, 5 et 6 du Bulletin)**

BARON Jean, Sect. postal 99026. B. P. M. 517. T. O. A.	A
BARTOLI Jean (sergent), C.R.R.T. 463, Secteur Postal 99057. B.P.M. 517.	A
BENOIST Lucienne, 28, rue Lepeu projetée, Paris XII <sup>e</sup> .	A
CASTEJON Emmanuel (adj.), Base aérienne Bamako (Soudan), A.O.F.	A
CASTEL Raymond, 5, quai de la Hyre de Villers, Saïgon (Indochine).	A
CHAPT Robert, 56, Quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine).	A
CHARD (Lieut.), GT 1/61, Orléans-Bricy (Loiret).	A
CLAUDON Léon (adj.-chef), Secteur Postal 99113, B.P.M. 510 B.	A
COLLET (Capitaine), Base Aérienne de Bamako (Soudan). A.O.F.	A
COUFFY Jean, 7, Avenue Roosevelt, Rabat (Maroc).	A
DANTEN (Adj.-Chef), Bataillon de l'air 1/151, Rabat-Salé (Maroc).	A
DESCHELLE, chef mécanicien d'Air France, Yoff (Sénégal), A.O.F.	A
DENIZOT Pierre, Sous-Préfecture de Pithiviers (Loiret).	A
DUBREUIL Paul, Secteur Postal 99027, B.P.M. 517.	A
DUFFRIN Roger, C.E.T. 802, 35, rue Saint-Didier, Paris 16 <sup>e</sup> .	A
EYMARD Paul, Tabac de la Belle-Epine, Thiais (Seine).	A
FEILHEZ Robert, 22, Rue des 36 Ponts, Toulouse (Haute-Garonne).	A
GIVAUDAN Roger, Caisse crédit agricole, Orange (Vaucluse).	A
GUILLEMIN Georges (Lieut.), E.M. Air Maroc, Base Aérienne Rabat (Maroc).	A
JAGGLI Georges, Lekrib (Tunisie).	A
JANS Jean (Sergent-Chef), Base Ecole 701, Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône).	A
JOUBERT Gilbert, Chalet 22, Base Aérienne Blida (Algérie).	A
JOUVENCEAU Pierre, Secteur Postal 99028, B.P.M. 517.	A
HALLET Claude, 61, avenue de la Bourdonnais, Paris.	A
LAPUENTE (Adjudant), C.T.R.R.T. 473, Saint-Jean-d'Angély (Charente).	A
LECALIER (Adjudant), G.T. 1/63, Base Aérienne Thiès (Sénégal), A.O.F.	A
MACE Louis (Adjudant-Chef), Secteur Postal 99028, B.P.M. 517.	A
MARTIN (Adjudant), G.T. 1/63, Base Aérienne de Thiès (Sénégal), A.O.F.	A
MARTIN Jean (Sergent), G.T. 1/63, Base Aérienne de Thiès (Sénégal), A.O.F.	A
PLANTAT Jean, La Bourdonnière, Cinq-Mars-la-Pile (Indre-et-Loire).	A
ROBERT Marc, Secteur Postal 99120. B. P. M. 515.	A
RODIER Lucien, Transports Bamako (Soudan), A.O.F..	B
ROQUES Jean (Lieut.), Base Ecole 701, Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône).	A
RONDET Hubert, Agence Air France, Dakar (A.O.F.).	A
SICRE (Capitaine), C.I.E.T., Aviation, Toulouse (Haute-Garonne).	A
TELMON Fernand, Radio-Navigant, Air France, Dakar (A.O.F.).	A
TENEZE (Adjudant-Chef), Secteur Postal 99057, B.P.M. 517.	A
THORET Jean-Marie (Colonel), Cabinet du Ministre de l'Air, 26, Boulev. Victor, Paris.	A
THUAL Raoul, 1, Square Laonnais, Paris 19 <sup>e</sup> .	A
TUR Joseph, Secteur Postal 99027, B.P.M. 517.	A
VASSARD Pierre, Détachement des Transmissions, Base Aérienne Fez (Maroc).	A

## Changements d'adresse

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

BACHETTA Georges, Base Ecole 701, Cazaux (Gironde).  
BILLARD Gilbert, 40 bis, rue Gernard-Gante, Villemomble (Seine).  
BOISBOISSEL (de) Henry (aspirant), Ecole Militaire de l'Air (Salon-de-Provence (B.-du-Rh.).  
BRUVIER Denis (Sergent-Chef), Secteur Postal 99045, B.P.M. 515.  
CARQUIN Christian, 23, rue de Tivoli, Charleville (Ardennes).  
CHASSIN Guillaume (général), Commandant supérieur des Ecoles de l'Air et de la 3<sup>e</sup> Région Aérienne de Bordeaux, 1, place Jean-Moulin, Bordeaux (Gironde).  
CHATILLON Lucien (Lieut.), Base Aérienne Meknès (Maroc).  
CHOVET Félix (Adjudant), C.I.M.T. 240, Nîmes (Gard).  
DAULNY Jean (Adjudant-Chef), E.T.F. 725, Base aérienne Châteauroux (Indre).  
DAUTRY André, C.R.R.T. 461, Aviation, Chartres.  
DELAGE Jean, Forestière Equatoriale, Scierie de Mafou, Agboville (Côte d'Ivoire)  
DEROCQ André (Sergent), C. R. A. P., 204, Caserne de Limoges à Versailles (S.-et-O.).  
DIEDRICH Daniel, Le Bois-Plage, Ile de Ré (Charente-Maritime).  
EUDE Bernard (Capitaine), Ecole Supérieure de Guerre Aérienne, 7, Place Joffre, Paris (7<sup>e</sup>).  
FEART (Adjudant-Chef), Secteur Postal 58451, B.P.M. 517 A.  
FOLCH Maurice (Adjudant-Chef), Groupe de reconnaissance 1/33 « Belfort », Secteur Postal 99027, B.P.M. 517.  
FUSTER Robert, Adjudant, Secteur Postal 99436, B.P.M. (T.O.E.).  
JACQUELIN (Adjudant), G. T. 1/63, Base Aérienne Thiès (Sénégal).  
KOUSNETZOFF Michel (Adjudant-Chef), E.L.A., 43, Bordeaux-Mérignac (Gironde).  
MALOSSE Jean, à Auzon (Haute-Loire).  
MECHAIN Louis, Hôtel de la Régence, Place du Gouvernement, Alger (Algérie).  
MERCIER Pierre, Colon à Iregzane (Maroc).  
PASCAL Robert, 24, rue Barbet-de-Jouy, Paris (7<sup>e</sup>).  
PIEDFER Albert (Adjudant), G.T. 1/163, Base Aérienne, Thiès (Sénégal).  
REMY Gaston, G. C. 1/3 « Navarre », Secteur Postal 99077, B.P.M. 403 (Extr. Orient).  
SCHARFF Robert (Adjudant), Base Aérienne Le Bourget-du-Lac (Savoie).  
TALLIN Georges, 12, rue Djilani-Marchand, Saint-Germain (Tunisie).  
THUERY Jean, 24, rue Bonald, Rodez (Aveyron).  
VALETTE Pierre, Compagnie des Compteurs, 175, rue d'Alésia, Paris.  
VIARD André (Adjudant-Chef), S.M.M.A., Section Technique, 26, Boulevard Victor, Paris.

## ATTENTION AUX FAUSSES ADRESSES

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

Nous sont ainsi revenus les Bulletins adressés à :

AUDOUIN André, B.E. 706, Cazaux (Gironde).  
BEAUVIEUX Max, 518, Route de Toulouse, Bègles (Gironde).  
BRICE André, 78, rue Blomet, Paris.  
CHIRON Paul, 97, Avenue Gambetta, Tunis  
DAMIENS Ernest, Maison Lopez, rue Raymond-Poincaré, Blida.  
DEROCQ André, 111, Avenue Pasteur, Les Lilas (Seine).  
DUCASSE (Jacques), Base Aérienne, Chartres.  
FERRY Jean, G.T. 1/63 Bretagne, Base Aérienne Thiès (Sénégal).  
LAPEYRE Jean, C.R.R.T. 462, Base aérienne, Blida.

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

— Nous recommandons à nouveau aux adhérents qui sont l'objet d'une mutation, d'une démolisation, etc... de vouloir bien nous en aviser, faute de quoi ils risquent de ne pas recevoir notre Bulletin, et nous risquons aussi de perdre définitivement leur trace.

## Liste et Adresses des Membres du Comité

---

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

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

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

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

Léon CHIRIS, 122, boulevard Malesherbes, Paris-17<sup>e</sup>.

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

BUCCAILLE, 104, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris.

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

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

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

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

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

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

---

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

---

NOM (en lettres capitales) ..... Prénoms .....

ADRESSE .....

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

DATES DE PRÉSENCE A CETTE UNITÉ : .....

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

*Signature,*

ANCIENS DES  
MARAUDERS

Faites  
de la Publicité  
DANS NOTRE BULLETIN

Vous facilitez la tâche de notre Service d'Entr'aide !

Vous aiderez notre Association !

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

MAISON FONDÉE EN 1768

ÉTABLISSEMENTS

**Antoine CHIRIS**

COMPAGNIE  
DES  
PRODUITS  
AROMATIQUES  
CHIMIQUES et  
MÉDICINAUX

PARIS - GRASSE - LONDRES - NEW-YORK

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

**Charles RAMOS**

(ANCIEN DU 2/52)

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

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

Ecrire : Ch. RAMOS  
119, Avenue de Villiers - PARIS (17<sup>e</sup>)  
Téléph. : ETOile 27-21

**UN ANCIEN  
DES MARAUDERS**

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

**R. CHEVRIER**

Directeur de l'Office Parisien d'Assurances

Col. et Ind. (O.P.A.C.I.)

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

Tél. WAG. 94.00

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

Moroc 1/22



Senégal 2/63



Franche-Comté 2/52



Gascogne 1/19



Bretagne 2/20



Bourgogne 1/32

