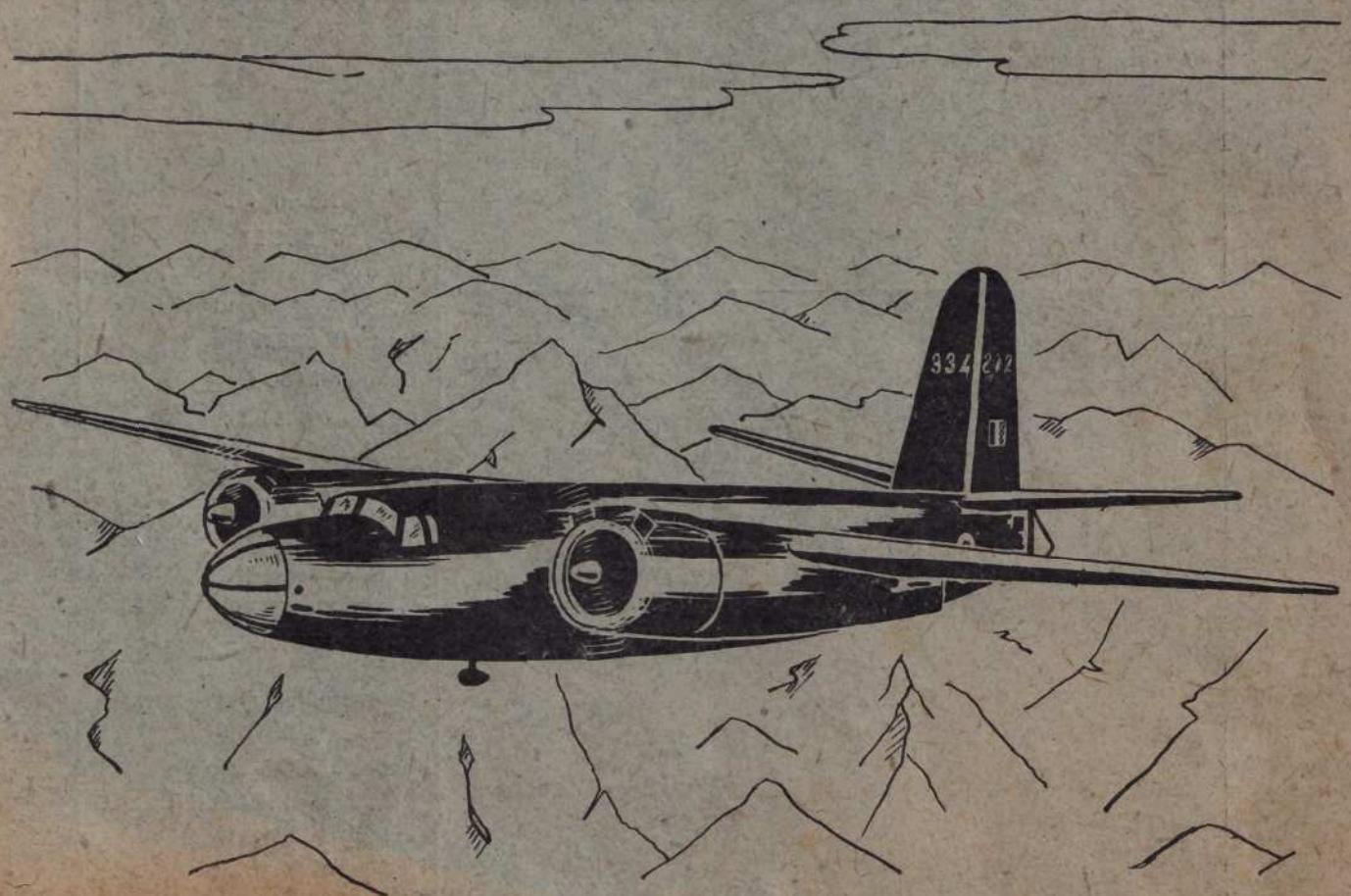


MARAUDERS



SIÈGE SOCIAL : 122, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS 8°

" LES MARAUDERS "

Association Amicale des Anciens
de la II^e Brigade de Bombardement et du Secteur de l'Air n° 1

(déclarée conformément au décret du 16 Août 1941 — Journal Officiel du 5 Octobre 1947)

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

SIÈGE SOCIAL :

Etablissements Antoine CHIRIS

122, Boulevard Malesherbes, 122
PARIS (17^e)

COMITÉ DE DIRECTION

Président :

Général BODET.

Vice-Présidents :

Général GELEE.

Colonel BIGOT.

Colonel THORET.

M. Léon CHIRIS.

Secrétaire général :

Capitaine SAUVANET.

Trésorier :

M. BUCCAILLE.

Membres :

Colonel DAVID.

Capitaine CANEPA.

Adjud.-chef PALLIER.

Adjud. PERHIRIN.

M. Jacques JOREAU.

M. de la BAUME.



Adresser
chèques et cotisations au
TRÉSORIER de l'ASSOCIATION

104, Rue du Faub. St-Honoré
PARIS-8^e

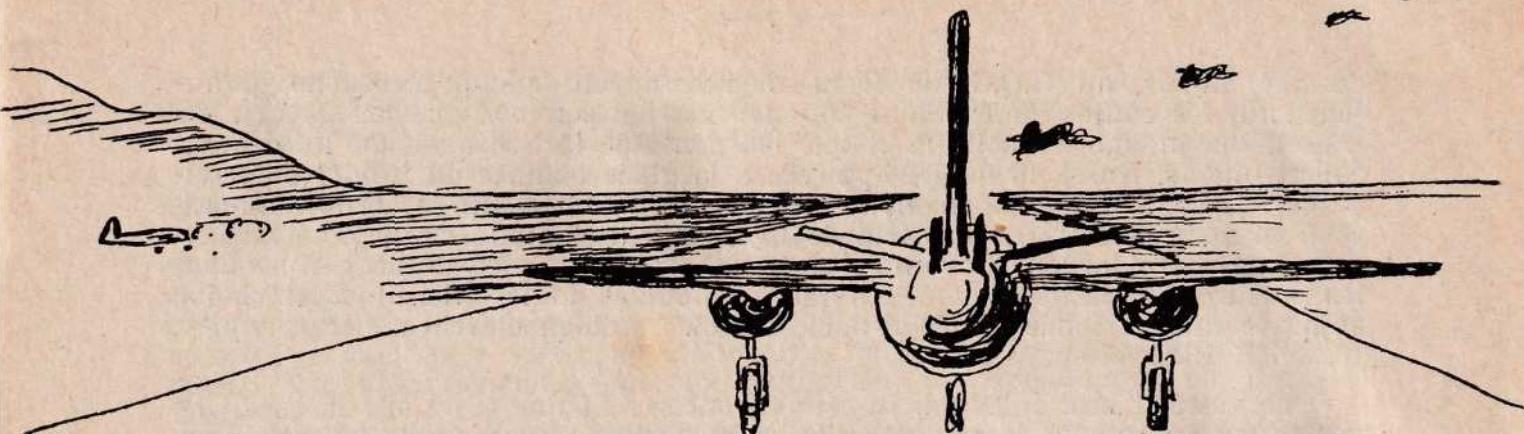


Compte Chèques Postaux :
PARIS 6058-84

BULLETIN N° 8 - Octobre 1949

Sommaire

	Pages
G. COURTIN - Vercelli	1
G. COURTIN - Rappelez-vous !	10
Ce que vous devez savoir.....	14
Variétés - L'Oued transformé en fleuve...	16
Anniversaire	17
Pages d'Album.....	18
La page du rire	19
Entre nous	20
La vie de notre Association	25
Entr'aide	26
Additif à la liste des adhérents	27



VERCELLI RR BDG

II

Il est 10 h. 35 lorsque nous coupons perpendiculairement la côte ligure. Et tout de suite nous voici au-dessus des nuages, dont le banc presque continu couvre les Apennins; les stratocumulus que nous avait annoncés le météo. Les prévisions se réaliseront-elles jusqu'au bout, la plaine du Pô sera-t-elle assez dégagée pour permettre le bombardement? Le houle pressée des nuées s'attache aux flancs des montagnes contre lesquelles elle déferle, laissant émerger les sommets noirs qu'elle assiège, mais elle découvre au loin des terres basses que nous discernons mal. La visibilité oblique est mauvaise et le Piémont s'estompe sous une impalpable brume dorée.

Voici que les cumulus s'espacent, se délitent et la plaine apparaît, la plaine et ses champs aux formes géométriques encastrées les unes dans les autres, qui emplissent tous les fonds; des rivières déroulent en sombre leur tracé capricieux, toutes droites puis soudain cassées d'angles brusques, et puis encore molles et alanguies comme des écharpes au cou des collines dont elles cernent le contour. Les voies ferrées ont quelque chose de plus régulier et de plus continu dans leurs inflexions qui accusent le relief. Mais tous ces réseaux d'artères blanches et noires parfois écartent le flot étale des champs et des jardins et se resserrent autour d'une petite ville que le soleil du matin dore: nous volons depuis dix minutes, ce doit être Mondovi. Notons vite: la gare, la fine patte d'oie des voies de garage, les rectangles plats des wagons, combien sont-ils? — pas de fumée de locomotive.

Car il me faudra, au retour, relever ces annotations éparses, regrouper et confronter toutes les observations faites par les bombardiers pour que dès

ce soir, là-bas, au G.Q.G. du front méditerranéen, quelqu'un sache qu'aujourd'hui les routes du Piémont étaient vides de convois, que les gares n'offraient aucun indice d'activité et que les ponts de la Stura ou du Pô demeuraient intacts. Aussi, la tempe appuyée à la glace bombée du hublot du navigateur, je confronte rapidement le spectacle de la terre qui se déroule au-dessous de nous et celui de la carte déployée sur la tablette, et je note hâtivement, en notre jargon convenu. Sur notre droite, au pied d'une colline dont les ressauts successifs abritent les quartiers étagés d'une ville, un haut viaduc enjambe une profonde vallée. Viaduc intact. Combien d'arches ? Inscrivons : 10.43 RR BDG 15 spans OK.

Une autre, 1 km. au Nord. Inscrivons encore. Et une croix sur la carte me permettra au retour, de retrouver les coordonnées plus précises, sur la carte au 100.000^e qu'il n'est pas possible d'utiliser pour de telles randonnées.

Un mouvement brusque des deux pilotes, là-devant, me fait un instant quitter du regard la terre toujours muette; une formation nous croise sur la droite. Elle file droit vers le Sud, en ordre et compacte. Des Maraudeurs. Nos camarades qui reviennent de Vercelli où nous allons. Combien sont-ils ? Nous les regardons longuement et, comme nous sommes au point culminant de notre course tandis qu'eux viennent de perdre de l'altitude au cours du bombardement, leur formation pressée se confond presque pour nous avec le fond de collines et de vallonnements du Piémont et semble raser à tire d'ailes la terre encore embuée des brumes du matin. Eux aussi, sans doute, nous regardent, mais nous ne saurons point leur succès ou leurs blessures, car « la consigne radio est : silence »; les deux formations demeurent enfermées chacune dans l'énorme vrombissement d'essaim qu'elle n'entend point; elles poursuivent leur route inflexible, plein Sud, plein Nord, et se perdent bientôt de vue, comme indifférentes. Mais un peu de chaleur humaine est venue, un instant, détourner nos esprits tendus de notre propre mission, vers celle que nos camarades ont accomplie, et vers eux qui pourront attester nous avoir croisés à 50 km. Est de Turin, à 10 h. 46.

Mais déjà le Nord nous appelle de toute son impérieuse exigence. La plaine immense s'ouvre devant nous, offerte au soleil encore faible. C'est une vasque à peine incurvée dont les détails, à la verticale, se dessinent avec une netteté parfaite, mais deviennent flous, diffusés à travers un impalpable écran de poussière de soleil, dès que la vue devient oblique. Les bords indécis de ce halo de clarté dont nous sommes le centre se condensent en un rempart sombre, couronné d'une margelle de nuages aux mamelonnements éclatants. Et surgissant des nuages, détachée sur un ciel d'une délicatesse de tons irréelle, une fine dentelure de montagnes se découpe. Alpes de France, Alpes de Suisse, leurs crêtes aiguës poursuivent tout autour du vaste horizon circulaire une sarabande pétrifiée, dont les arêtes et les pics de givre étincellent au soleil. Des pans de glaciers luisent, cernés d'ombres bleues. Et de la chaîne, dont les plans successifs se chevauchent et finissent par se confondre, émergent, sereins et massifs, le Mont Blanc sur notre gauche, le Mont Rose devant nous.

Dans le champ étroit où notre œil accommodé discerne les détails du sol, des cultures, des cités, des rivières défilent à une vitesse telle qu'il est difficile de les identifier sur la carte et de les noter au passage. Mais les grands pics sont distants de 150 km. et l'orbe parfait des Alpes est si lointain que notre course ne nous en rapproche ni ne nous en éloigne ; nous percevons aux frémissements de notre membrure la puissance et la violence de notre mouvement, mais un sentiment étrange s'impose à nous, celui de demeurer sans fin au centre de ce cadre sans mesure, sans fin au foyer net et lumineux d'une immense conque de brume dorée qui va s'épaississant et se durcissant avec l'éloignement, jusqu'à se cristalliser dans l'éclat de ces diamants durs finement ciselés dans les glaces et les neiges.

La persistance et l'intensité de ce sentiment insinuent peu à peu en chacun de nous une curieuse appréhension, que facilite sans doute le fait d'être depuis une demi-heure déjà tendus, aux aguets, épiant avec une acuité presque douloureuse la terre ennemie. Nos dix avions qui se hâtent dans le ciel pour atteindre le refuge de ses bords inaccessibles demeurent pris dans la seule zone lumineuse et nette de ce monde minéral; la clarté du soleil est sur eux comme un regard qui les enveloppe et les fait flamboyer, et les accuse, et les désigne à la plaine sans borne et sans voix. Mais qu'elle demeure immobile, muette et vide souligne encore plus ce que notre incursion a de frauduleux, ce que notre vacarme a d'insolite, ce que notre tentative a d'inhumain. Nous voici pénétrés, non sans exaltation, d'un indéfinissable malaise.

Car ce vide et ce silence ne sont point naturels. Notre présence, notre bruit, notre éclat sont une bravade à laquelle quelque chose doit répondre. Il n'est pas possible que partout dans cette plaine, partout autour de ces villes, partout au pied de ces monts, des hommes ne soient point dissimulés, qui nous guettent, que des yeux ne soient point cachés, qui nous épient, que des armes ne soient point tapies, qui vont soudain lancer leurs flammes brandies... L'alerte, depuis de longues minutes, a dû brasser les foules et faire courir l'alarme par ces villes et par ces campagnes; avertis par le passage de nos camarades, les hommes se sont terrés, les hommes se sont tus, mais les ordres circulent par toutes les bouches, par tous les fils et par toutes les ondes et, tandis que nous flottons au-dessus de cette plaine dont la somnolence n'est que feinte, se tisse dans le secret du silence et de l'ombre le filet qu'on nous tend et qui nous enserrera soudain.

A cette menace diffuse et dissimulée, nous ne pouvons rien opposer que notre apparente indifférence et la ténacité d'un dessein mûri lui aussi dans le secret. Aussi la flotte des avions clairs poursuit-elle dans la sérénité du zénith sa course rectiligne, droit vers le Nord. Elle feint d'ignorer qu'elle est une mire, qu'elle est, mouvante mais constante sur sa trajectoire, la seule cible offerte à ses multiples ennemis invisibles, la proie lucide que le matin lumineux offre à toute la plaine du Pô.

**

11 heures; Turin doit être à une vingtaine de kilomètres sur notre gauche, je n'ai aucune vue dans cette direction. D'autres observations, d'ailleurs, m'appellent. Voici un terrain d'aviation, piqueté d'entonnoirs qui le rendent inutilisable; je note. Et puis le Pô fangeux, dont les méandres se confondent avec ceux de la Baltéa. Un pont de chemin de fer, à droite, mais je vois mal. Un pont-route sur la Baltéa; cinq arches, en bon état; rien sur la route aussi loin que porte la vue, je note. Nous franchissons la Baltéa. Devant nous la surface lisse d'un lac, tout près de Salussola; au Nord, une voie ferrée et une route, qui relient — un coup d'œil à la carte — Ivrea à Vercelli ; rien sur la route, rien sur la voie ferrée; je note.

Mais voici, régulière, ordonnée, la ville de Biella, confluent de torrents et de voies ferrées en tentacules. Biella est la charnière de notre long circuit en terre italienne. Tout de suite après, les terres se relèvent jusqu'à la grande ligne de crêtes du Mont-Rose, à 50 km. au Nord. Un dernier regard jeté sur la hautaine paroi que notre virage efface, pour ne plus songer qu'aux approches de notre objectif. Les dix avions cernent de leur courbe la lisière même de Biella — les deux ponts routes au S.O. et au N.E. sont intacts — l'aiguille du compas glisse régulièrement, continûment, de 0 vers 90, puis 120, 150, se stabilise enfin vers 160°. Il est 11 h. 15 et ce minuscule village que nous allons survoler, que nous remarquerions à peine sans cette bifurcation de voies ferrées entre le Cervo et la Sesia, c'est Rovasenda, notre « point ini-

tial ». Les cinq minutes qui vont suivre, sont au cœur même de notre mission, et aucun de nos gestes, pendant ces 2 h. 30 de vol, n'a tendu à rien d'autre que de les préparer, pour que les événements s'y écoule et s'y succèdent suivant le minutieux agencement calculé hier, dans notre nuit de Sardaigne.

**



la nuit et le secret de notre salle d'opérations et notre cœur bat plus fort de reconnaître chacun des détails minutieux notés sur la carte, qui recomposent maintenant le paysage que nous avions construit. La Sesia coule du Nord au Sud avec des méandres et des bras abandonnés enserrant des plaques de sable clair aux extrémités noyées d'eau trouble, certaines portent des lèvres de broussailles ou des touffes d'arbres sombres. De part et d'autre du vaste lit où divaguent les bras qui se rejoignent, des champs et des vergers, cernés d'arbustes et de lignes d'arbres.

Il y a une impression profonde à retrouver, aussi fidèle, aussi précise, l'image qu'on avait emportée avec soi, qu'on avait gardée par devers soi, pendant 750 km, dissimulée sous toutes les occupations rituelles du bord, et qui brusquement surgit et s'installe au foyer clair de la conscience. Nous gardons tous, avec le souvenir de la photographie projetée sur notre écran

Les trappes ouvertes, dans une soute voisine, emplissent l'avion d'un tourbillonnement tumultueux, une immense clamour nous secoue de sa frénésie. Mais les hommes se font plus concentrés, plus tendus que jamais et règlent les suprêmes préparatifs. Tandis que le cap se maintient rigidement autour de 160° et la vitesse à 185 milles, la petite aiguille de l'altimètre décroît lentement à partir de 11.500 pieds. Et c'est de nouveau, pendant de lentes et longues secondes, la suspension d'une attente qui ne finit point, chacun se concentrant jusqu'à ce qu'éclose le geste qui nous libérera de cette dure contrainte.

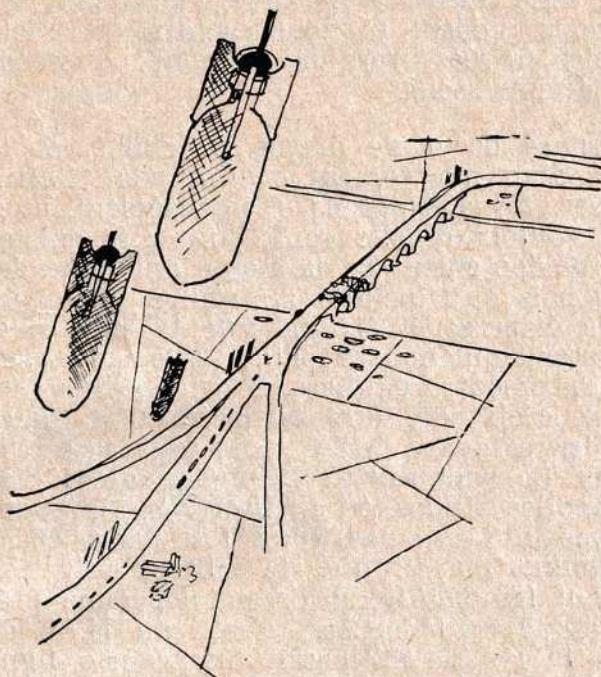
Stupidement, j'ai failli crier dans la solitude de cette cabine. Je viens, par mon hublot, de reconnaître le double confluent des torrents : Elvo, Cervio et Sesia. Et puis l'enjambement, la bifurcation de voie ferrée, 5 km. au nord de Vercelli. Jusqu'alors nous allions à peu près à la découverte en pays inconnu; à la rigueur, le repère du Mont-Blanc et du Mont-Rose nous aurait suffi, car nous marchions à la boussole en marge d'une vaste terre dont quelques signes nous atteignaient de loin en loin. Mais nous voici en pays connu, nous voici au lieu de rendez-vous pris dans le silence dé

de fortune, l'écho de la voix de Vieuville décrivant les approches de l'objectif et les caractéristiques d'identification, celle aussi de Le Gélard précisant les manœuvres à accomplir. Ces voix nous guident et nous mènent, par delà les confluents des rivières et de voies ferrées, vers la ville qui vient de surgir sur l'avant et que tous nous reconnaissions.

Elle est apparue à l'extrême bordure de notre disque de clarté, et la voici qui vient vers nous, qui monte d'un mouvement continu vers l'affût que nous lui tendons depuis des heures. Nous la fixons si intensément, avec une telle puissance d'émotion et de vouloir qu'elle seule finit par exister dans l'immense paysage, qu'elle émerge lentement de la houle anonyme des prés, des champs, des jardins et des bois et s'installe au centre même du monde. Puis notre regard accommodé disperse et éloigne vite la ville elle-même à l'écart du torrent; c'est ce torrent qui nous appelle. Cette usine, sur sa berge, avec ses quatre rangées de bâtiments réguliers et symétriques, ses cours et ses arbres, cette usine qui se croit peut être menacée et où notre grondement grandissant à déclenché les paniques de la peur, cette usine ne nous concerne pas et nous l'abolissons. Le pont routier lui-même, qui là-bas superpose sa rigidité rectiligne aux molles sinuosités de la rivière, ce pont tout blanc qui attire le regard, ne nous intéresse pas. Dans l'immense cadre des montagnes de glace, sur ce moutonnement illimité de collines cultivées, une seule chose compte désormais, dont les détails surgissent avec une précision, une netteté obsédantes et presque douloureuses; c'est, au N.E. de Vercelli, le tablier gris qui enjambe la rivière et inscrit une courte ligne droite entre les courbes adoucies de la voie ferrée, vers Turin, vers Milan. Seul dans tout l'univers, ce mince fil tendu entre les deux berges du torrent compte, seul il existe et c'est pour lui qu'ont été risquées ce matin soixante vies d'hommes.

Mais tous les rites propitiatoires ont été accomplis, et le voici offert à notre attente dans les conditions précises qui avaient été calculées. Il est 11 h. 20, nos dix avions étroitement accolés volent à 11.000 pieds, au cap 160 et le Badin se maintient à 185 m. p. h. Aucun de ces trois éléments ne doit plus varier puisque nous sommes "en course"; trappes ouvertes, plans à l'horizontale (horizon artificiel et indicateur de virage demeurent immobiles), nous entendons s'égrener les lentes, les éternelles secondes du bomb-run. Mais avant que le bombardier ait terminé sa minutieuse visée, de toutes les bouches s'échappe la même exclamation : à plus de 3.000 mètres au-dessous de nous s'inscrivent sur le sol les résultats du bombardement de nos camarades, il y a trois quarts d'heure. Quelques bombes furent trop courtes. Leurs entonnoirs s'auréolent de sombre dans le sable et de vert dans la terre couverte d'herbe ou d'arbustes, mais le plein des deux trainées, confondues encadre nettement la partie gauche du pont, et une vaste brèche s'ouvre au centre de la maçonnerie. Nous discernons nettement son effondrement et l'ombre droite portée sur les bancs de sable s'échancre largement en son milieu. Ainsi ils ont réussi; nous nous sentons fiers de leur succès, fiers et assurés dans notre confiance en nous.

Un regard derrière moi, les bombes demeurent toujours accrochées dans leur soute. Un moment d'inquiétude ou d'impatience ; nous sommes en course depuis plus de 45 secondes. Est-ce parce qu'il n'y a pas de DCA ? ou que le bombardier leader prend des risques supplémentaires pour parfaire sa visée ? Sur lui seul repose maintenant tout le succès de la mission; toutes les pensées, tous les gestes se tendent vers lui, qui là-bas, à l'extrême pointe de la formation, dans sa solitude vitrée, ajuste méticuleusement le croisillon de ses fils sur le centre du pont. Et les cinq bombardiers du flight, leurs regards convergeant vers les trappes béantes de l'avion leader, guettent avidement l'apparition de la première bombe, qui leur permettra de déclencher les leurs.



Et soudain, c'en est fait. Les épais cylindres sombres des bombes de 1.000 livres, quatre par avion, tombent devant nous. A peine ai-je le temps de me retourner que les quatre nôtres se déclenchent au court intervalle prévu. Elles jaillissent de l'obscurité, basculent lentement et l'on ne voit plus que les alvéoles d'ombre que la croisée de leur empennage creuse, fuyante, dans la lumière.

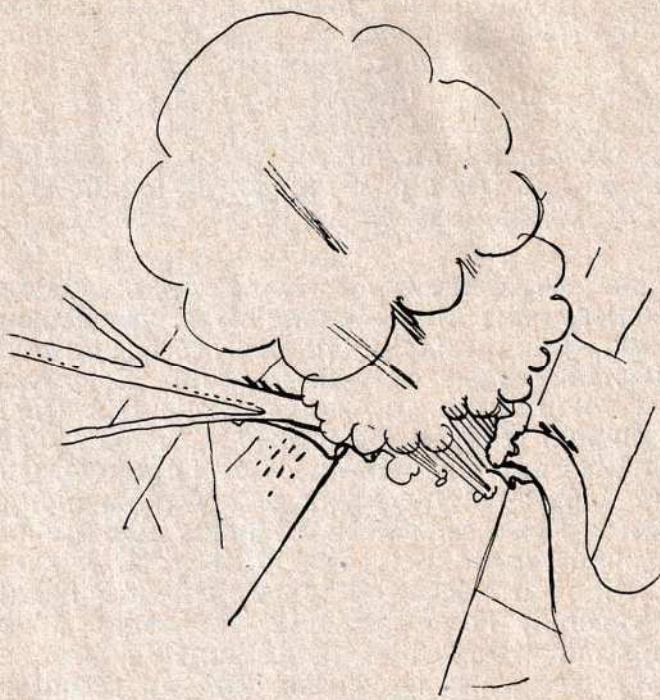
Le dégagement de la formation s'effectue à droite, mais il est de très faible amplitude, puisqu'il n'y a pas de DCA, et notre perte d'altitude, elle aussi, demeure presque insensible. Le sens de notre virage me permet de ne pas quitter du regard le pont tranquille, le lit de sable et de verdure, l'eau du torrent qui court. Rien au sol, rien dans l'air qui trahisse ou qui annonce ce qui doit s'accomplir. Pourtant tout, déjà, est accompli, — tout est inscrit

inéluctablement dans le cheminement de ces bombes que nous ne voyons plus, — tout, en fait, était inscrit dans la visée patiente et méthodique de l'homme taciturne et solitaire, dans la pointe vitrée de l'avion de tête.

Du sol jaillissent brusquement de grandes lances de flammes pourpres, en gerbes pressées. Les premières naissent sur la berge orientale de la rivière, tout près du pont mais légèrement en retrait. Leur touffe s'alimente de nouvelles explosions, se voile de bourgeonnements noirâtres. Puis d'autres flammes enjambent l'attache de la voie, sur la rive d'autres encore s'intercalent, un éclatement d'une clarté aveuglante fulgure sur le pont lui-même, semble-t-il. Mais déjà les premières fumées ont tourné au blanc, les volutes sombres et claires se mêlent, s'élèvent lentement, se développent, s'étalent. Toute l'extrémité du pont, en direction de Milan, disparaît maintenant sous un amoncellement fuligineux, dont l'ombre irrégulière s'allonge sur le sable clair. Et pas une seule des 40 bombes de 1.000 livres ne s'est égarée à plus de 50 mètres du centre des impacts.

III — RETOUR

Mission accomplie ! Certes, il reste le chemin du retour, ces 700 kilomètres dont une bonne partie en terre hostile. La contraction, pourtant, a disparu en nous et, l'objectif atteint, une détente heureuse règne à bord. Oh ! il n'y a nulle exubérance, nulle explosion de joie, chacun demeure à son poste et la formation ne perd rien de sa cohésion, de sa rigidité. Mais il y a dans tous les cœurs quelque chose d'allègre et de confiants, comme si nul accident ne pouvait plus nous arriver. Les destins vaincus, notre flotte de caravelles clame sa joie dans la grande lumière du soleil. Nous piquons vers le S.O., vers l'îlot rond de Gallinaria, encore lointain et invisible, qui nous verra passer tout à l'heure, sentinelle immobile et inutile d'un bastion violé. Notre vol est sans feinte, et nous courons droit à la côte.



Une grande plaine sans relief que le Pô, devant nous, barre de son cours sinueux. Surveillons les ponts. A droite, le pont-route au S.E. de Trino, est intact. Je note, puis me rejette vers mon hublot lumineux pour essayer de voir si quelque chose passe sur cette route. Des taches régulièrement disposées en bordures, ombres d'arbres ou convois à l'arrêt ?

Tandis que je scrute la terre, quelque chose s'interpose soudain entre le soleil et nous, présences menues qui se succèdent rapidement, laissant passer des coulées de lumière qu'elles éclipsent. Des nuages n'auraient pas cette densité, ou bien ils seraient plus étendus. Alors, la flak ? Rapide regard vers le ciel : la flak !

Sur notre droite, un peu en avant et au-dessus de nous, des flocons globuleux commencent à

se dissiper, mais le geste des deux pilotes me révèle que d'autres nous encadrent à gauche. D'autres encore. Ils se multiplient de toutes parts. La surprise a été totale, la violence et la précision de cette attaque prouvent que nous avons donné dans un piège tendu. Les paroles de Vieuville me reviennent en mémoire : « Attention à la flak mobile » et le beau chahut qui suivit. C'est stupide, mais j'ai le sourire. Un sourire de satisfaction, presque : Vieuville avait raison...

Tout cela se passe très vite et pourtant j'ai conscience de vivre à la fois sur plusieurs plans, d'avoir des réactions superposées, greffées l'une sur l'autre. Idiot, ton casque ! Pour mieux coller ma tempe au hublot, je l'avais quitté. Au moment où ma main va l'atteindre, l'avion s'enlève et bascule d'un coup sur la gauche ; le casque roule, le mouvement s'accentue et je dois m'accrocher à un montant de duralumin pour ne pas aller m'affaler au milieu du passage. Mancœuvre évasive ? Elle a bien tardé. Mais non, à la réflexion, il s'est écoulé quelques fractions de secondes depuis l'attaque. Je me rétablissi tant bien que mal. Le casque. Le voici ajusté. Et le gilet anti-flak ! Je l'avais quitté, lui aussi. Il est difficile à passer, si lourd. La partie inférieure à placer, d'abord. Les coups viennent d'en bas. Je ne sais pourquoi, cette idée m'est désagréable. Et puis boucler le haut du gilet. Nous roulons à droite. Attendre. Les secondes qui s'écoulent. Des éclatements parsèment le ciel, avec une apparence désordonnée, parce que nous sommes dedans. Et sans aucun bruit. Mais l'aiguille du Badin grimpe. Un coup d'œil vers Aubry, il est plus dressé, le visage plus pâle, plus mince, les lèvres plus serrées que d'habitude... Et des yeux immenses, braqués avec une fixité rigide sur l'avion de Nicot, là devant nous, dont tous les avions du flight doivent imiter chaque manœuvre quoi qu'il arrive. Le salut est à ce prix.

Attendre. La trappe avant est là, tout près. Tentation d'aller se rendre compte si elle coulisse bien, si... mais inutile, il sera toujours temps. Et puis, sensation que les gestes inutiles, déplacés, ne pourraient qu'appeler, qu'attirer l'attention. Ce qu'il faut, c'est demeurer immobile, ne pas offrir de prise, être calme, se maîtriser pour maîtriser l'événement. C'est une épreuve, voyons. Tu es à l'épreuve. Reste immobile. Regarde.

Nous enfonçons brusquement sur la gauche. Et puis, au plus creux du

virage, des explosions sourdes, rèches, arrachent l'air juste au-dessous de nous sur notre avant gauche. A la fois nous les entendons et nous les ressentons, l'avion secoué brutalement. Une d'abord, puis deux, coup sur coup. Allons-nous nous redresser ? Mais voici qu'au contraire l'avion s'incline encore plus sur la gauche, le plan droit dressé cache le soleil et nous virons plus court, plus court. Une carte glisse. Je me cramponne au siège pour ne pas tomber. Cela dure. Touchés ? Je regarde la trappe. Deux pas, oui, en se tenant droit et d'aplomb. Aubry ne sourcille pas. Manœuvre évasive ? Son attitude me dit : oui.

De lentes secondes, puis nous nous redressons. Quelques explosions éparses dans le ciel. Nous continuer à serpenter, mais plus mollement, à virages souples, moins serrés. Le tir nous suit, mais relâché, moins précis. D'autres peuvent nous attendre, nous guetter. Mais pour ceux-ci, c'est fini. Et je respire à fond, d'instinct d'abord, puis volontairement, deux ou trois fois. Quelque chose d'une incroyable densité en moi se défait et se détend. Un peu d'acablement, une sorte de prostration pèse sur nous. Le poids de l'épreuve. Qui parle de « surmonter l'épreuve » ? L'épreuve n'est pas ce qu'on surmonte, mais ce qu'on subit. Et tout l'effort de l'être consiste à attendre, pour qu'aucun fil ne se rompe. La seule façon de triompher, c'est d'en sortir vivant. En sortir appesanti et courbaturé. Plus tard, tout à l'heure peut-être, l'exaltation reviendra. Quand il faudra raconter l'aventure aux camarades, après l'atterrissage. Pour le moment nous surgissons d'un long tunnel sombre et oppressant. Et nous éprouvons à nous regarder sans rien dire, un réconfort infini. Nous étions seuls, chacun prisonnier de sa chair. Prêts, peut-être, à nous déchirer pour nous frayer un passage vers le trou par où sauter — je ne sais. Mais nos yeux échangent des signes d'intelligence et d'amitié. Et nous voici frères d'armes ; et nous dirons plus tard : « Tu te rappelles, au retour de Vercelli, cette attaque au-dessus de Casale Monferrato ? »

Notre flight est groupé et au complet. L'autre flight, derrière nous, demeure invisible. Aubry se retourne, essaie de repérer, de compter, mais n'y parvient pas. les manœuvres évasives nous dissociant constamment. Il ne semble pas qu'il y ait eu d'avions descendus. Mais que s'est-il passé à l'intérieur secret de chaque appareil ? Y a-t-il des blessés, des tués ? « La consigne radio est : silence ». C'est seulement après l'atterrissage que nous apprendrons que trois avions ont été endommagés et qu'un homme a été blessé.

Je reprends au hublot ma veille interrompue. Où sommes-nous maintenant ? Je quête les points de repère au sol. Mais les nuages se sont étendus, ces nuages qu'à l'aller nous avions trouvé sur la côte et à mi-pente des monts, ceignant la plaine de leur collier ondulée. Mais tandis que j'épie leurs interstices, sous nos plans cinq avions blancs surgissent soudain et semblent déportés par une invisible bourrasque vers la droite — vol criard d'hirondelles dont les ailes se frôlent dans le vent de l'orage. Ils fuient, soulevés sur l'épaule du vent qui n'arrive point à les dissocier. Puis les voici qui refluent, mus par un fantaisiste courant contraire qui les rabat sur nous ; mais au moment de nous atteindre, ils s'effacent vers l'arrière, disparaissent dans notre sillage et nous les perdons de nouveau de vue — qu'importe, puisque leur flight aussi est au complet.

Peu à peu les nuages se resserrent entre la terre et nous et je dois renoncer à savoir où nous sommes, autrement que par le calcul de notre cap et du temps qui s'écoule. Nous apprécions la fragile protection de cet écran qui nous dissimule à la terre et nous permet de reprendre un itinéraire sans détours. Parfois, une trouée révèle soudain quelque chose au sol, en vision de rêve : une ferme à toit rouge, parmi des champs cultivés, au plus creux d'une vallée encaissée — et des hommes vivent là qui, de toute leur vie, ne connaîtront peut-être pas d'autre horizon ; — une route en lacets dans la montagne, où se hâtent deux camions avec leurs remorques — et ceux qui les montent croiront que les nuages les ont sauvés de notre attaque... mais ces

images apparaissent dans un halo de nuées, puis disparaissent d'un coup, et elles se succèdent sans lien, sans ordre, visions fugaces d'un monde incohérent.

Les stratos-cumulus que nous survolons sont disposés en vagues à peu près régulières ; le banc de leurs galets ronds s'aligne suivant deux plans perpendiculaires, ce qui ménage entre leurs dômes éclatants de blancheur des franges au tissu lâche et fibreux. Des rayons de soleil plongent par les interstices, mais leurs faisceaux mouvants procurent au hasard un relief montagneux qui les déforme, et la rapidité de notre course empêche tout rapprochement entre les vagues ébauches de paysages que découvrent ces projecteurs capricieux. L'œil s'épuise à rechercher le modèle du visage de la terre en raccordant ces fragments épars, un instant entrevus, et ne retire qu'une confuse impression de chaos. Non, la terre a perdu sa fixité, sa densité, sa physionomie humaine, elle nous devient indéchiffrable et lointaine, dénuée de sens et d'expression.

La seule certitude de ce monde, c'est la solidité de ces nuages, aux flancs d'ombre cendrée, — c'est la symétrie de leurs croutes bombées qui s'écaillent au soleil de midi, — c'est, sur l'horizon, le bourgeonnement tumultueux d'un cumulus éclatant, dont les volutes amoncelées ont lentement percé la nappe tranquille et allongent à sa surface une immense ombre bleue.

**

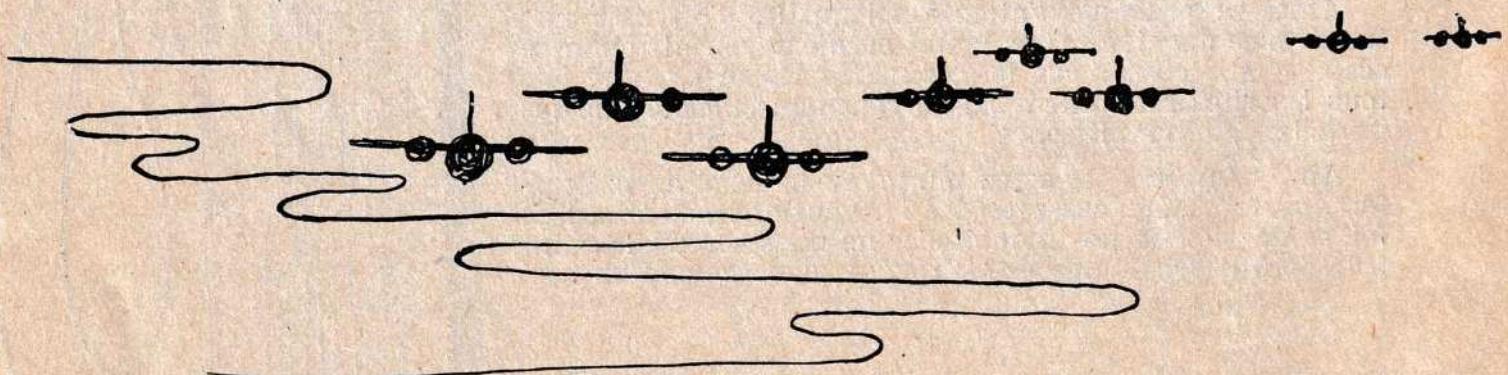
Voici la mer étale, que découvre soudain le banc de nuées, tranché net comme un rivage. Mais, entre le front de la nappe des strato-cumulus et l'étenue plate qui emplit l'horizon, une langue de terre s'avance et sculpte ses formes diverses. Plus nous gagnons au sud, et plus notre regard découvre le dessous de cette tranche de nuages. Ainsi, peu à peu se dévoilent, en arrière de la pustule de Gallinaria, la ville et le port d'Albenga. Il est 11 heures 50. Un dernier regard vers cette terre. Le pont-route, au nord de la ville, est intact. Intact aussi, celui qui est dans la ville même. Mais les approches du viaduc semblent vers l'Est, démolies. Un dernier regard enfin, vers la lame mince des nuages, frontière d'une zone basse d'ombre et d'une zone d'éclatante lumière : les Alpes ne sont plus sur l'horizon lointain qu'une mince dent de scie à peine perceptible.

Nous survolons maintenant la mer scintillante et pointons droit au sud, vers la silhouette encore confuse de la Corse. Le soleil entre à flots par toutes les parois de plexiglass qui cloisonnent l'avant de l'avion. Nous sentons son haleine chaude courir sur nos visages enflévrés. Les dix avions allégés bondissent dans l'air ; éblouis par cette lumière, engourdis par cette chaleur, ils courent comme des phalènes se perdre dans cet aveuglant étincellement.

Et pour avoir senti passer sur nous la menace de toutes les mutilations et de toutes les morts nous nous fondons dans l'émerveillement de la vie.

(Illustrations de SAINT-CALBR6.)

G. COURTIN.



Rappelez-vous?...

...Pile ou casse...

(N° 60 du 3 Décembre 1944)

SALUT A LA FRANCE

Sp' tateur ébloui, c'est de la cage de cristal du dernier avion du dernier flight que j'ai suivi la solennelle procession de notre féerique retour ; c'est de ce balcon irréel que, penché anxieusement sur l'infini des nuées et des flots, j'ai vu apparaître et monter lentement à l'horizon la terre dont nous avions si longtemps rêvé.

Et maintenant encore, alors que l'émotion première s'est effacée et que nous avons été repris par l'accoutumance aux choses et aux gens de chez nous, c'est avec le même sentiment d'une aventure exceptionnelle, unique, que je revis les étapes de ce merveilleux voyage.

Depuis longtemps déjà nous avons laissé derrière nous les pics tourmentés et déchiquetés d'où ruissellent des filets de neige, — les terrains de Corse ceints, comme hussiers de leurs colliers à chaîne, des damiers jaune pâle de leurs aires de dispersion, — Calvi enfin, tassée et tapie au pied des puissants remparts de sa citadelle battue des flots. Et sur notre droite le Cap Corse, allongé démesurément et comme emmitouflé de nuages dont un soleil faible effleurait à peine les cimes, s'est effacé dans le lointain.

Nous flottons maintenant à la limite d'un double infini peuplé d'ombres floues, de formes fluides et vaporeuses qui s'évanouissent ou s'effacent à notre approche. Sur notre gauche, à travers des écharpes de charpie qui s'effilochent, descend des cieux froids un jour vitreux d'aquarium, qui pose sur nos flancs d'étain poli une lueur blafarde et diffuse.

Ainsi se prolonge l'attente solennelle, d'où naît une impatience angoissée. Les voiles derniers vont-ils enfin se déchirer et s'ouvrir sur le sanctuaire des Dieux, une fois tous les rites satisfait ? Mais avons-nous mérité que les miracles s'accomplissent ?

Ah ! sommes-nous assez purs ? avons-nous assez souffert, assez craint, assez espéré ? Avons-nous eu assez de foi, et nos doutes, nos inquiétudes ne nous seront-ils point trop lourdement imputés ? Et vous, dont nous fûmes si

(1) Cet article a paru dans « Pile ou casse » au lendemain du voyage de Sardaigne en France de la 31^e escadre.

Il y a eu cinq ans... en ce mois d'octobre..!



longtemps séparés, sommes-nous restés assez près de vous par l'âme et par le cœur, sommes-nous demeurés assez semblables à vous, saignant de vos blessures, pleuront de vos souffrances, et meurtris de vos tortures, que nous n'ayons point tous et toujours partagé le martyre d'où jaillissait votre confiance et notre commune destinés ?

Mais dans l'immense espace où frissonnaient de frêles voiles de vapeurs légères commencent à se condenser des reflets colorés. Sous nos plans tendus et vibrants, une étendue d'un bleu terne et mat se devine : la mer, tout à l'heure striée de mille éraillures d'écume, s'est faite plate et lisse, sans une ride, sans une houle, sans même une de ces lentes ondulations qui parfois la soulèvent jusqu'à l'horizon.

Et voici qu'au loin d'autres draperies invisibles se sont dissipées et que, sur un ciel d'un vert amande extrêmement pâle et délicat, se dessine la frise dansante d'une chaîne découpée ; le dessin est pur, net et fin, et l'on devine les montagnes étagées qui s'échelonnent et s'enfoncent vers l'intérieur des terres. Le soleil joue sur leurs crêtes, mais elles sont posées sur des nuées moutonnantes et dorées qui leur font un écran d'apparition, et longtemps la côte demeure invisible.

Mais à 11 heures 40, sous un banc de nuages, et plate comme si elle n'était que son ombre étendue sur la mer, voici qu'une large tache sombre se dessine et s'étale, dardant vers l'Est le triple dard aigu de ses caps. A gauche, d'autres formes flottantes, comme les feuilles lancéolées de plantes aquatiques étirées en longueur et déchiquetées. En avant-garde, une balise mince et fine, tout engoncée dans une dansante collerette de mousse blanche.

Ce paysage, nous le connaissons bien, certains d'entre-nous pour l'avoir plusieurs fois survolé en cours de missions. Mais alors, c'était la terre occupée par l'ennemi, c'était la terre hostile hérissée de postes de détection et de batteries de D.C.A., c'était la terre que, le cœur douloureux, nous devions écraser de nos bombes avant de virer, dans l'éclatement des obus secouant les carlingues, ailes plongeantes. Maintenant...

A 12 heures 06, nous franchissons la côte dont les fonds d'algues transparaissent sous la limpide nappe de turquoise, sertie de sables d'or. Une place, des arbres, des allées tranquilles. Puis de larges pellicules géométriques près du rivage, blanches, grises, toutes minces et lisses : des salines. Puis des façades baignées de soleil qui luisent doucement, discrètement, au flanc de collines boisées. Oui, c'est bien la France...

L'Escadre a pris sa grande formation de parade de guerre, sans grâce, sans floriture ni fantaisie, mais d'une puissance terriblement impressionnante. En colonne par trois, les 36 avions s'échelonnent en profondeur et en altitude, par paliers égaux.

Et nous, les derniers, avons, — déployé devant les yeux, — un escalier géant d'ailes vibrantes qui escalade le ciel. Soudés les uns aux autres par une volonté farouche, celle de faire en France une entrée digne de leurs combats en terre étrangère, les 36 avions de bataille serrent à les toucher sur les leaders, dont les moindres déplacements s'amplifient en ondulations molles tout au long de la flottante échelle tendue dans le ciel et parcourue de brusques frissons de miroitements.

Parfois, la formation géante s'élève, d'un lent mouvement ascensionnel d'ensemble, puis replonge et s'affaisse, mais maintient obstinément la rigidité et la densité de son vol de groupe, lancé dans un monde sans forme et sans voix.

Car nous n'entendons plus la basse grave et puissante des moteurs, nous ne sentons plus les à-coups de la marche ni les vibrations de nos carapaces de métal, nous ne sommes plus des hommes isolés chacun dans les frontières de sa chair, nous sommes une seule force, une seule volonté, une même joie

solemnelle et mystique dilatée dans l'espace, un chant vibrant qui se moule au rythme des choses éternelles.

Ah ! mer scintillante et fourmillante, collines vertes et brunes, champs et jardins aux rectangles menus débordants l'horizon de votre houle montante, nous vous avons gagnés par des mois d'un travail acharné de toutes les heures du jour et de la nuit, des mois d'une application tenace et têtue à notre besogne d'artisans destructeurs. Et il ne fallut pas moins de notre foi obstinée pour surmonter tant de difficultés, tant de nostalgie, tant de dangers aussi.

Car, forts trapus qui abritez, derrière vos murailles d'épais béton et vos fossés profonds, tous ces canons pointés vers le ciel, vous nous avez couté cher.

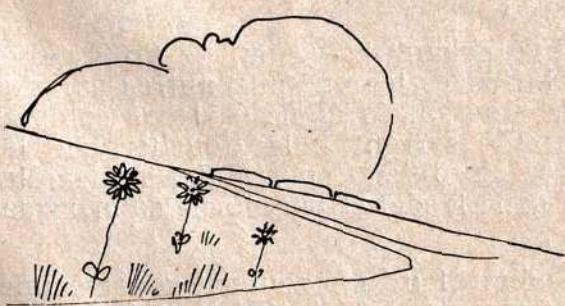


Où sont-ils, nos disparus, ceux dont on vit les parachutes en blanche ombelle dériver lentement dans les flocons noirs de la Flak, — et ceux dont l'avion en feu piqua et s'engloutit dans les flots, — et ceux sur qui les nuages se sont à jamais mystérieusement refermés, — et ceux qui, acharnés à la vengeance, entraînèrent, dans l'abîme du ciel qui les engloutit ensemble, le chasseur à croix gammée qui les avait abattus ?

Hélas !

Et sous nos ailes d'argent clair, nous avons aussi vu bien des plaies béantes encore. D'un immense arsenal ne subsistent que des ferrailles tordues et noircies, au milieu d'un désolant désert de décombres pulvérisés. Un quartier autrefois grouillant n'est plus qu'un tas de gravats et d'immondices, crayeux et blême sous le jour gris. Et plus loin, au milieu de quais éclatés ou troués à l'emporte-pièce, une eau limoneuse, où s'épaissent de larges nappes de mazout, laisse émerger des cheminées, des mâts, des flancs luisants de paquebots, des quilles renversées, et tous ces détritus de naufrages, si lamentables...

Mais déjà dans les décombres la vie recommence, dans les ports dévastés se pressent des cargos chargés à craquer et, des côtes lointaines, voguent les convois, éraillant de leurs minces sillons parallèles le duvet soyeux de la mer. Et déjà aussi, sur les ruines claquent des drapeaux de fête, car nos deuils sont traversés d'espoirs, car les douleurs qui nous écrasent nous grandissent, car de nos inquiétudes naissent les certitudes, car les doutes du passé engendrent la foi dans l'avenir.



Notre enchantement s'est évanoui et nous nous retrouvons devant la vie, qui n'est ni simple ni facile.

Mais nous avons survolé Toulon presque à la hauteur de ses forts et parcouru en ordre de bataille ce cirque redoutable d'où la mort jaillissait de tous les rocs, de tous les pics, de tous les caps.

Mais l'essaim ordonné, d'une splendeur géométrique et minérale de l'esca-
cadre, a rempli de son bourdon musical le vaste ciel de Marseille ; la coulée verte du Prado, creusant son lit de feuillage entre les pâtés de ses maisons, fut notre guide.

Notre-Dame de la Garde a vu passer, rivés les uns aux autres, tous ceux du « Maroc », ceux du « Bretagne », ceux du « Gascogne », tous ceux qui, déci-

més en taillés en pièces en 1939-40, n'en firent pas moins passer en Afrique du Nord tous les avions de guerre français encore disponibles, ceux qui eurent la chance de pouvoir gagner Gibraltar ou l'Angleterre, ceux qui participèrent à l'épique campagne du Fezzan, ceux enfin qui nous rejoignirent après avoir connurent les geôles d'Espagne, ceux enfin qui nous rejoignirent après avoir donné à leur pays, dans les rangs du « Maquis », plus qu'il n'était humainement possible de donner ; tous, unis par la souffrance, le même danger, le même espoir.

Lorsque, à la fin de ce vol de légende, la trappe supérieure fut ouverte avant l'atterrissement, une bouffée d'air entra soudain dans l'avion. Une bouffée d'air si frais, si vif, si parfumé que tous les cœurs se dilatèrent d'aise et que les regards s'embuèrent d'une joie très douce.

Et puis, à peine les moteurs arrêtés et les hélices encore tournoyantes, les hommes sautèrent au sol, le touchèrent — certains l'embrassèrent — et l'on s'extasiait de le trouver jonché de pâquerettes blanches et roses, nos premières fleurs de France.

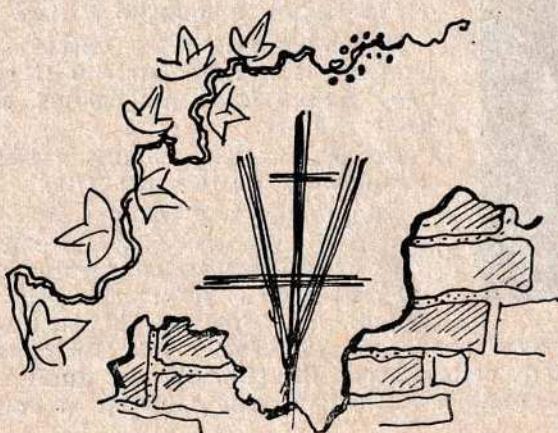
Naïveté ? Non. Ces hommes ont tous vécu des heures dramatiques et poignantes, des heures où, ayant tout livré d'eux-mêmes, ils ne pouvaient plus qu'attendre que le doigt du Destin se posât sur eux, ou les relâchât, cette fois encore.

C'est dans ces heures que leur ont été révélés les secrets, les maîtres-mots de la vie. C'est dans ces heures que leur fut enseigné l'indicible prix d'une toute petite fleur de Provence, courbée au souffle du mistral.

Et c'est aussi dans ces heures qu'ils ont reconquis le droit de ressentir, à la seule pensée de leur Patrie, joie, orgueil et confiance.

(*Illustrations de SAINT-CALBRE.*)

G. C.



Ce que vous devez SAVOIR

Le Général CHASSANDE-PATRON

Dans notre dernier Bulletin, nous avons annoncé la promotion au grade de Général de Brigade du Colonel CHASSANDE-PATRON.

Voici, brièvement résumée, la carrière militaire du nouveau Général.

Sorti de Saint-Cyr en 1924, le général de brigade aérienne **CHASSANDE PATRON** suivit le stage d'application de Versailles, prit son brevet d'observateur à Avord, puis son brevet de pilote à Istres.

Spécialisé dans le vol de nuit, est affecté au 22^e régiment d'aviation, qu'il rejoint en septembre 1926.

Volontaire pour servir aux colonies, il est choisi en mars 1929 pour faire partie de l'échelon précurseur chargé de la mise sur pied de l'aviation militaire à Madagascar.

Il y reconnaît, en particulier, la plupart des lignes aériennes, et mérite une lettre de félicitations du général commandant les troupes.

Rentré en décembre 1931, il repart pour le Maroc en mars 1932 et y restera jusqu'en juin 1936.

Affecté successivement à Ouarzazate, Meknès, Agadir, il y occupe les postes de commandant d'escadrille et d'adjoint de groupe et, à ce titre, participe aux opérations du Grand Atlas, du Sagho, de l'Anti-Atlas, de pénétration saharienne. Il y mérite plusieurs citations et la Légion d'honneur à titre exceptionnel.

En février 1937, il est affecté à la 21^e Escadre de bombardement à Bordeaux, où il remplit les fonctions de chef d'Etat-Major du colonel commandant la 21^e Escadre.

Le 15 juin 1938, comme capitaine, il prend le commandement du Groupe 1/19.

Est nommé commandant le 2 septembre 1939.

A la tête de son Groupe, prend part à la campagne de France et se replie en Afrique du Nord. Celui-ci ayant été dissous, il est choisi pour remettre sur pied le Groupe 2/63, destiné à travailler à Thiès, en A.O.F.

Il rejoint cette garnison avec son Groupe en février 1941. En conserve le commandement jusqu'en mars 1943. Pendant cette période difficile, par ses qualités de chef et d'aviateur, il fait de son unité un ensemble particulièrement cohérent et entraîné apte à reprendre le combat sans délai.

Commandant de la Base de Bamako, de mars à septembre 1943, est — sur sa demande — rapatrié au Maroc, où il occupe différents postes jusqu'en août 1944.

Nommé lieutenant-colonel à cette date, il est affecté comme commandant en second à la 34^e Escadre, qui vient d'être créée. Il rejoint son poste en Sardaigne, le 15 août 1944. Prend le commandement de l'escadre en novembre 1944 et, à sa tête, participe à la libération et à la campagne d'Allemagne jusqu'au fin juin 1945. Mérite plusieurs citations et est nommé officier de la Légion d'honneur pour faits de guerre en juin 1945.

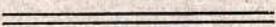


En septembre 1945, il prend le commandement de la Base école de pilotage de Marrakech.

Il y est promu colonel le 1^{er} août 1946 et la quitte en décembre 1947 pour prendre le commandement du Service régional du Matériel de l'Armée de l'Air en Afrique, poste qu'il occupe depuis cette date.

Promu à la dignité de Commandeur de la Légion d'honneur pour faits de guerre, le 5 octobre 1948, est nommé général le 13 avril 1949.

Le général **CHASSANDE PATRON** ne s'est jamais éloigné des formations volantes : il totalise 4.800 heures de vol, dont 540 de guerre et 220 en régions désertiques. Entraîneur d'hommes et d'équipages, il est un chef dont les subordonnés admirent l'expérience et sous qui ils sont fiers de servir.



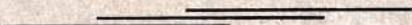
NOMINATIONS

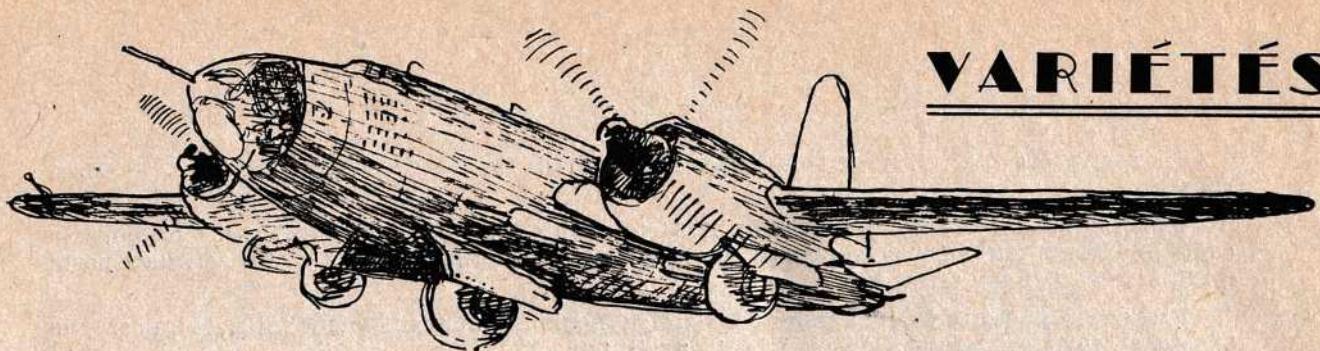
En remplacement du général de corps aérien JACQUIN, atteint par la limite d'âge, le général de brigade aérienne GELEE a été nommé général inspecteur technique de l'Armée de l'Air.

Les Marauders se réjouiront de cette marque de confiance qui vient d'être accordée par le Gouvernement à leur Vice-président.



Le colonel THORET, de l'Inspection technique de l'Armée de l'Air, attaché au Cabinet de M. le Secrétaire d'Etat aux Forces armées (Air), est nommé directeur de l'Entrepôt de l'Armée de l'Air de Nanterre.





L'Oued transformé en Fleuve

HISTOIRE MIRACULEUSE

Décembre, pluie. 4 heures, planning, nuit, pluie. 7 heures, briefing, jour, pluie. 8 heures, piste, pluie. 10 heures, mission annulée (pluie)...

Bah ! Tant qu'à faire, nous allons décoller en solo pour voir si la mission était possible. On trouvera bien quelques trous pour montrer à Noguès la différence entre ses oueds et ceux du pays. Tout est trop vert dans ce foutu pays et quand on a l'habitude de contempler des cailloux, on est tout drôle par ici : ce vol lui apprendra à connaître le « Grand Nord ».

Quant à Maurice, ma foi, qu'on soit dans les nuages ou pas, il s'en fout. Il emporte son petit paysage avec lui et l'étale sur sa petite table et ne lève les yeux que pour constater avec amertume que le pilote ne tient ni sa vitesse, ni son altitude, ni son cap. S'il se contentait de soupirer et de me faire doucement reprendre les éléments de navigation qu'il a si laborieusement calculés ! Mais ce soupir est invariablement l'amorce d'une bordée d'injures qui font osciller l'avion de saisissement.

Aujourd'hui, Pasquet, Bock et Champert complètent l'équipage et se tiennent dans la « machinerie », tout heureux d'être au chaud et de ne porter ni parachute, ni gilet anti-flack.

Voilà une bonne heure et demie que nous sommes dans les nuages dans la douce euphorie d'une douce sécurité, lorsque le sol apparaît tout à coup. Immédiatement, le téléphone s'anime du bruit caractéristique que fait Noguès avec son nez quand il travaille : « Knf — Non vraiment. — Knf — je ne vois pas du tout où nous sommes — Knf — Nous survolons bien une rivière. — Knf — nous avons un pont just' en dessous — Knf — je suis paumé. Suivons l'oued, nous verrons bien où il mène. Il y a un autre pont là-bas ».

J'incline doucement l'avion et j'en profite pour regarder d'un œil serein la verte plaine que nous survolons.

« Dites-moi, Noguès, qu'est-ce que vous dites de cet oued. Vous avez un sacré culot d'appeler cela une rivière, c'est un fleuve, vous entendez, un fleuve, un... un...fle...fle... Bon Dieu, mais c'est le Rhin ! et ce pont là... c'est Neuenburg ».

**

Dans les popotes de la flask allemande on a longtemps évoqué la manœuvre bizarre d'un avion à gros ventre blanc sorti des nuages au-dessus du Rhin qui, après avoir évolué paisiblement le long du fleuve, s'est brutalement renversé dans un grondement de tonnerre pour s'effacer dans un cumulus.

Au cours de sa manœuvre, il a laissé échapper une traînée blanche qui s'est lentement condensée sous forme d'une pluie épaisse.

Les chimistes allemands ont prétendu que c'était de la sueur froide.

(Extrait de « *Les Traditions du Gascogne* »,
Bulletin de l'Association des Anciens du G.B. 1/19).

ANNIVERSAIRE

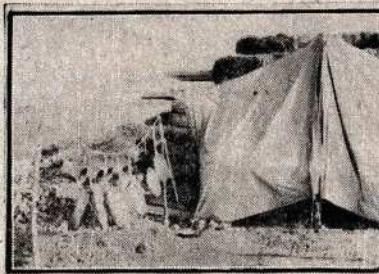
Les anciens du G. B. 1/22 ont célébré comme tous les ans l'anniversaire du bombardement de Porto-Ferrajo. Nous donnons par ailleurs un compte rendu de cette commémoration.

A cette occasion, les anciens du G. B. 1/22 ont fait éditer une petite maquette souvenir dont nous sommes heureux de pouvoir donner ici la reproduction.

CITATION

D'après les dispositions de la section IV, circulaire 333 du Département de la Guerre du 22 décembre 1943 et approuvées par le « Theater Command U.S.F.E.T. » le 5 octobre 1945, des citations sont attribuées à :

La 31^e Escadre de Bombardement (M) des Forces Aériennes Françaises est citée pour l'accomplissement magnifique de son devoir au combat, le 8 février 1945. Pendant l'offensive alliée en France, en coopération directe avec la 7^e Armée américaine qui avait pour mission d'éliminer la résistance ennemie de la poche de Colmar en Haute-Alsace, le bombardement précis effectué par la 31^e Escadre de Bombardement sur les voies de triage et la gare de Fribourg, en Allemagne, fut d'une aide inappréciable pour les forces terrestres, en empêchant l'ennemi, à ce moment critique, d'utiliser cet important nœud de communications, centre d'acheminement des renforts de troupes d'urgence vitale et des approvisionnements des lignes allemandes. Décollant de la base de Lyon à 12 h. 55, l'Escadre rencontre une épaisse couche de stratocumulus au-dessus de 2.000 m. Se distinguant par un hérosisme extraordinaire et une détermination inébranlable devant toutes les attaques des chasseurs ennemis et le feu intense et précis de la D.C.A., qui endommagea la moitié des bombardiers à l'approche de l'objectif, les Marauders, grâce à d'habiles et énergiques manœuvres évasives, réussirent un passage impeccable et un bombardement continu de 30 tonnes de bombes. En dépit des conditions atmosphériques défavorables, des puissantes attaques de chasseurs et l'action précise de la D.C.A., la formation recouvrit



Association. Anciens "Les MARAUDERS"

Une affectueuse pensée
à l'association mère

Pensez à tous les anciens en cette excellente
saison 31.01.45

Des Marauders, "Fus et Tonner !
Avec nos anciens

Bonjour à tous Willy
Marauders ! partout !
Toujours prêts pour perpétuer
la tradition -

Locard Didier
Les meilleurs souvenirs Magie

Très amicalement à tous,
les anciens des "Marauders"
Dewey

l'objectif d'une concentration de bombes parfaite, infligeant à l'ennemi des pertes irréparables en pulvérisant le point vital.

Le rôle primordial joué par la 31^e Escadre la distingua des autres unités ayant participé au même engagement, et assura l'efficacité complète de ces opérations. Le succès de cette Unité si caractéris-

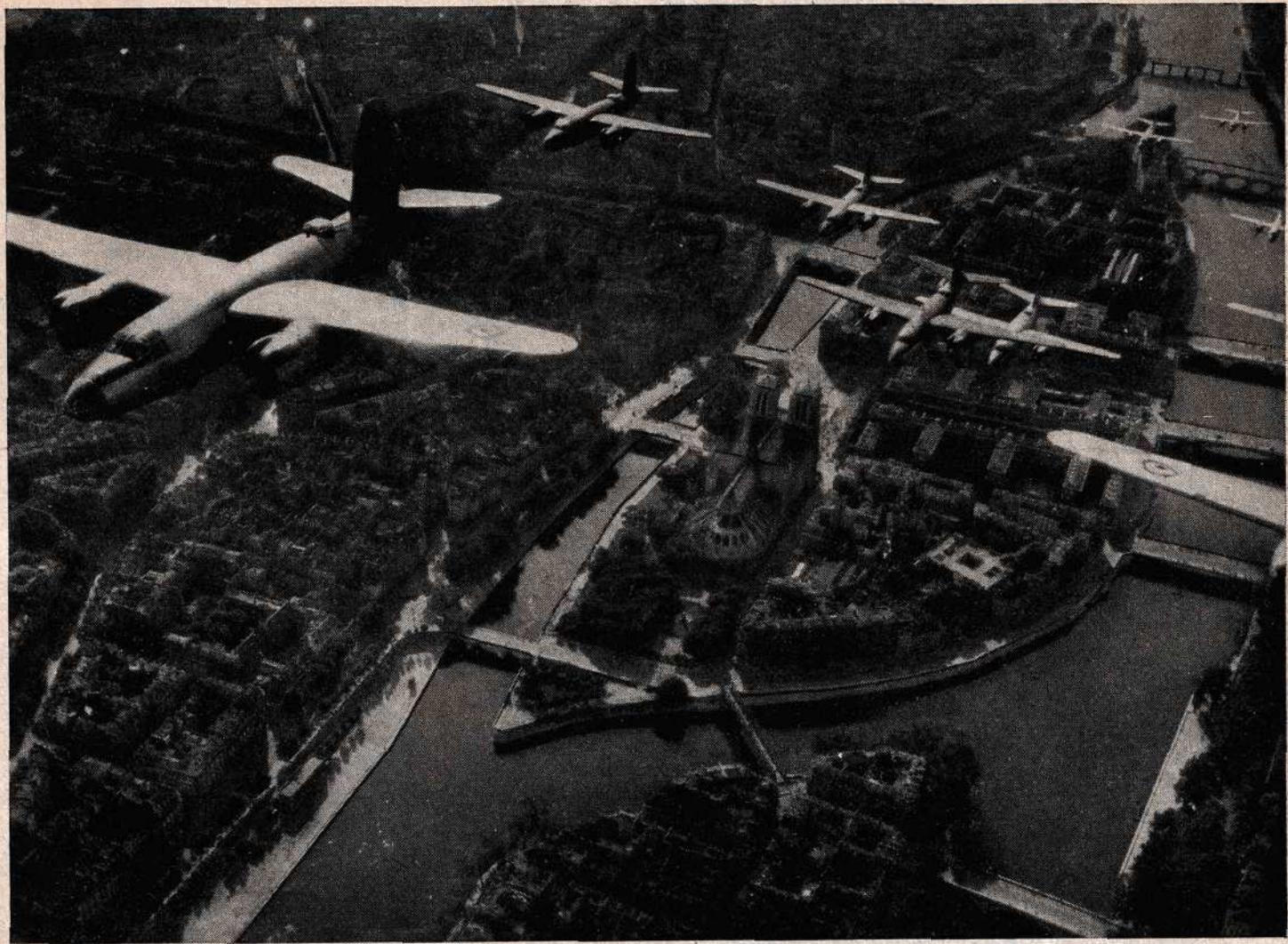
tique de l'habileté sans égale et de l'héroïsme de la 31^e Escadre, fut assuré grâce à un commandement exceptionnellement remarquable, un effort sans bornes et l'accomplissement magnifique du devoir de la part de tous les membres de l'Escadre. L'extraordinaire science du combat du personnel au sol, joint à un courage et une volonté de triompher de tous les obstacles qui ont caractérisé ces opérations, ont conféré à la 31^e Escadre de Bombardement le plus grand mérite, et confirmé les plus illustres traditions des forces américaines et françaises.

Par ordre du général CLAY :

C. R. HOEBNER,

Lieutenant Général C. S. C. Chief of Staff.

Cette citation comporte l'attribution de la
« DISTINGUISHED UNIT CITATION »



Des Marauders survolent Paris, à l'occasion des fêtes de la Victoire

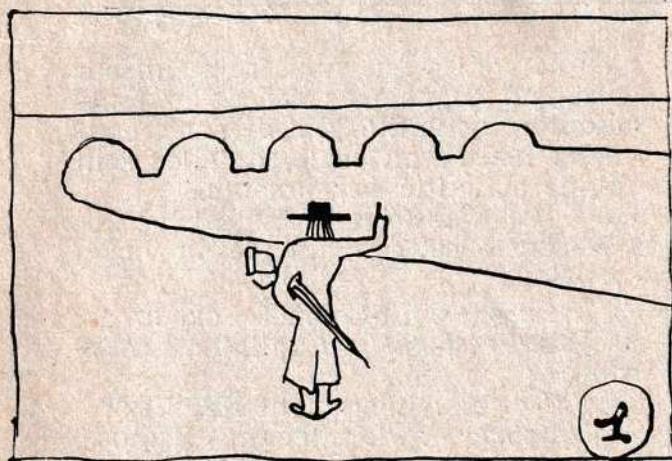


Le Général BODET procède sur le front d'Orient à une remise de décos



Notre Président le Général BODET, en inspection sur le front d'Orient

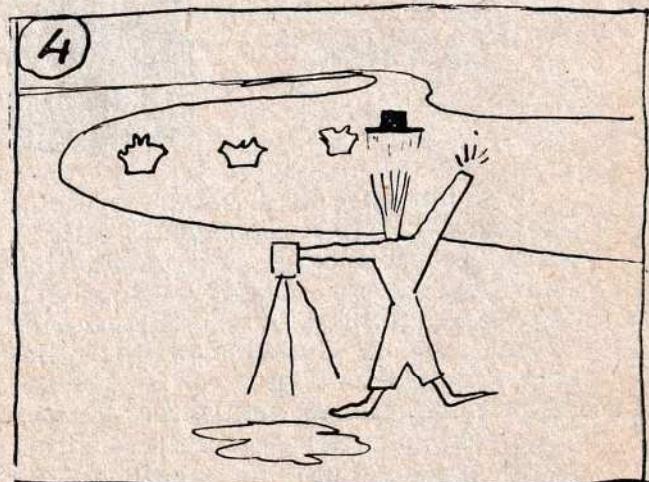
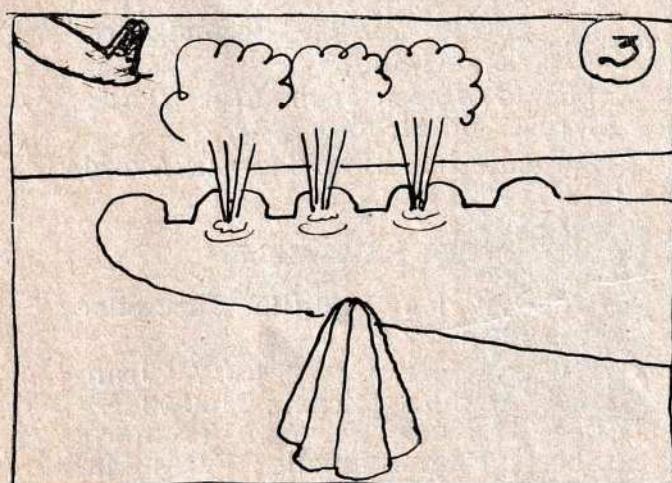
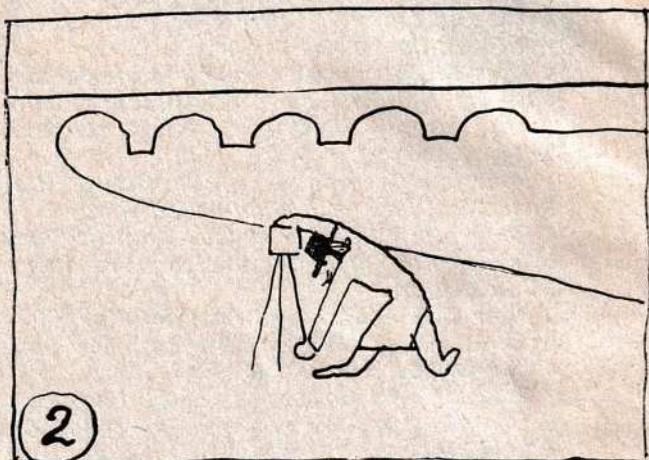
LA PAGE DU RIRE



Le Cliché raté



(Histoire sans paroles de SAINT-CALBRE)



ENTRE NOUS

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

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

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

Pour la 31^e Escadre et le « Maroc » : au Capitaine Lamy, Ministère de l'Air (4^e Bureau), 24, boulevard Victor.

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

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

Pour la 3^e Escadre et le « Franche-Comté » : au Capitaine Gazzano, Base aérienne Blida (Algier).

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.).

les nouvelles que nous reproduisons risquent de ne pas être de la toute dernière actualité. Disons donc, pour nous mettre en règle, qu'elles sont d'une actualité permanente...

— Le Comité de l'Amicale « Les Gascons » est composé de la façon suivante :

Président : Lt-Colonel LONGUET ; Vice-Président : Capitaine VILLETORTE ;

Trésorier : Lieutenant KERRIEN ;

Membres : Lieutenant BELLOCQ, Adjudant-Chef HUGUES, Adjudant-Chef FAGOT, Adjudant-Chef GRILLOT, Sergeant-Chef CRUCHANDEAU.

Comme toute Amicale qui se respecte, il y a un banquet annuel, où l'on s'efforce, avec succès, de faire revivre l'ambiance du « Gascogne ».

CE QUE DEVIENNENT LES GASCONS : LES MARIAGES

Ont convolé :

M. HUGOT Pierre, Sermaize-les-Bains, le 15 juin 1948.

M. MONMARSON Jean, Atur (Dordogne), le 20 décembre 1948.

Sergeant-Chef RIPPE Georges, Avord, le 23 avril 1949.

LES NAISSANCES

Ont vu leur famille s'accroître d'une unité :

CALMELS Hervé ; CARRAY Jean-Paul ; KERRIEN Michel ; MOUTIN Nicole ; LONGUET Hervé ; VILLETORTE Gilbert ; FAGOT Danielle ; FEART Marie-Noëlle ; BRICE Jean ; MEUNIER Noëlle ; LABERROU Patricia ; WOLF E.

LES DECORATIONS

Médaille Militaire

A titre posthume : Sergeant EYMER Marc, mort en service aérien, le 21 août 1945, au Teil.

Adjudant-Chef HUGUES et M. R. CHANDELIER (ancien Sergeant mitrailleur de la 2^e escadrille).

GROUPE “ GASCOGNE ”



Les anciens du Groupe de Bombardement 1/19 « Gascogne », qui se sont groupés dans une association que préside le Lieutenant-Colonel LONGUET publient sous le titre « *Les Traditions du Gascogne* » un bulletin de liaison qui nous permet d'avoir quelques nouvelles de ces anciens Maraudeurs. Le bulletin il est vrai n'est qu'annuel, en sorte que

NOUVELLES DIVERSES

DESSAUX, ayant obtenu le bénéfice de la retraite, après quinze ans de loyaux services, continue à Paris, dans la vie civile, sa carrière "électrique".

WOLF, est entré dans un trust de la métallurgie, en Meurthe-et-Moselle.

WALLEZ, après avoir mis en coupe la Forêt Noire, s'attaque maintenant aux pins des Landes à Brocas.

HUGOT, après avoir vendu et acheté des vaches à Sermaize-les-Bains, doit partir pour le Maroc où il pense se spécialiser dans les sardines.

BELLOCQ et BENOISTON, malgré leurs quelques dizaines d'années de service, ont été renvoyés en école à Versailles.

LEGELARD, sans un contre ordre de la dernière minute, nous aurions eu un "Gascon" à l'O. N. U. !

GARAT, s'oriente vers le cinéma, et...

HILY, vers l'Etat Major /

GRILLOT, muté de Mont-de-Marsan à Innsbruck.

GOMET, en instance de départ pour l'Extrême-Orient.

Bretagne 2/20

GROUPÉ "BRETAGNE"



De l'Adjudant René MOMBASSET, ces quelques impressions du Sénégal :

« Comme nouvelles du groupe pas grand chose à l'exception de sa désagréation à partir du début de la nouvelle année. Notre séjour colonial de 2 ans et demi tire à sa fin et on parle déjà du départ pour la métropole. La piscine olympique du Capitaine Félix est terminée et ma foi, on est bien heureux d'y faire tremper par cette chaleur tropica-

le. Une bien belle réalisation, pour notre bled de Thiès que beaucoup enviraient en France.

L'ancien mécano de "Coco la Java" vous salue bien tous sincèrement. J'y joins mes meilleurs vœux de prospérité et longévité pour notre Amicale ».

Maroc 1/22

GROUPÉ "MAROC"



L'Adjudant-Chef ROCCIA, "secrétaire perpétuel" du groupe, nous envoie — avec quelque retard il est vrai — le compte rendu du repas anniversaire auquel ont coutume de participer les anciens du Groupe "Maroc" d'Algérie.

« Pour respecter une aimable tradition, les anciens du One-Two-Two présents en Algérie, se sont réunis le 29 mars 1949 pour célébrer la "Saint-Porto-Ferrajo", anniversaire du premier bombardement effectué il y a déjà cinq ans par des Maraudeurs Français.

C'est sous la présidence du Capitaine LAURENT, ancien bombardier du Groupe, dans le cadre agréable de la villa Richemond, Mess des Officiers de la V^e Région, que se déroula le repas joyeux et animé. Une franche gaieté régnait pendant tout l'excellent dîner arrosé des crus les plus fins d'Algérie.

Au coude à coude les vétérans se rappelaient les bonnes histoires du bon vieux temps en savourant, menu dixit, les "Meat aud Beans" et autre "Livaro Sarde".

Un opuscule remis à chacun, leur rappela les plaines de Villacidro et la vie de bivouac; un des exemplaires destiné à l'Association mère fut dédicacé par tous.

Avant de se séparer les convives se donnèrent rendez-vous pour 1950. Quelques pousse-café supplémentaires pris au bar augmentèrent

l'ambiance et à l'aube naissante par petits groupes, tous regagnèrent leur « home » se remémorant les bons et mauvais moments passés au 1/22 à Oued-Zem, Rabat, Chateaudun-du-Rhumel, Villacidro, en France, puis en Allemagne.

A l'usage des gourmets et des gourmands, voici le menu de ce repas anniversaire :

Turtle Soup ; Rôti des prés salés de Villacidro ; Potatoes « Schipps » ; Cuisini « Cresson » ; Livaro sarde ; Cocktail « Frut » ; Tomatoe Juce à volonté.

Ajoutons que, pour les crevards, il a été servi un supplément de « Meat et Beans » et de « Chili Con Carn ».

Senegal 2/63

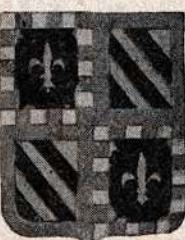


GROUPE "SENEGAL"

RODIER, ancien du Sénégal, est de passage à Paris. Il réside maintenant à Bamako où il fait du transport par autocars et avions Compagnie Aérienne de la Boucle du Niger).

Il est le père (heureux) de 3 filles.

Bourgogne 1/32



GROUPE "BOURGOGNE"

Le Lieutenant DUIZIDOU vient de faire un court séjour à Paris. Il a complètement renié le bombardement et ne parle plus, depuis son affectation sur Mosquito à Rabat, que de loopings, tonneaux et autres

renversements. Ces sports violents ne l'ont pas empêché de prendre un bon petit ventre de bourgeois bien nourri : vengeance d'un Marauder déclassé !

Après un séjour en Extrême-Orient, le Commandant de POUOURVILLE a rejoint l'Etat-Major général 2^e Bureau.

SECTEUR DE L'AIR N° 1

Le Secteur de l'Air n° 1 ? Ah oui, en effet ! Ce rassemblement de rampants que l'on retrouvait partout aux trousses des guerriers de la II^e Brigade ! Oui, Villacidro, Istres, Lyon, St-Dizier, l'Allemagne, l'Afrique même. On ne les sémera donc jamais ? Ils ont la vie dure. Aussi dure que la Brigade dont ils accompagneront les glorieux restes jusqu'à Blida. Quel attachement ! Mais au fond que faisaient-ils dans l'ombre des guerriers ?

Avec des moyens souvent rudimentaires, bien modestement, mais sans relâche, leur but était d'aider les formations en tout ce qu'elles pouvaient avoir à faire, pour la préparation de leurs missions.

Pilote intrépide qui règne comme un Dieu aux commandes de ton Marauder, bombardier méticuleux dont le petit geste du doigt va déclencher les tonnerres, mitrailleurs aux aguets, le doigt sur la détente, au moment où ayant traversé le bouquet de fer, et de feu que vous offre le Fritz, vous allez pouvoir manifester votre puissance vengeance, pensez-vous un peu qu'elle n'est pas entièrement vôtre ?

L'essence qui fait hurler vos Pratt, les délicieux petits bonbons de quelques tonnes qui basculeront dans un instant entre les portes entr'ouvertes, le casse-croûte qui vous a fait oublier quelques instants ce matin, l'excitation bien humaine des départs en mission, tout, jusqu'à votre repos, qui vous permet à l'instant d'être aussi maître de vous, vous en devez une part aux rampants du Secteur.

Que sont-elles devenues toutes ces fourmis dont les allées et venues,

souvent incompréhensibles pour vous, encombraient les abords de vos pistes ?

Le premier commandant du S.A.I. celui qui l'a formé à Oran, le Colonel BUCHET, préside maintenant aux côtés du Général, Chef du Service du Matériel aux destinées de nos dernières cartouches. Le Colonel CHASSIER avec un peu de veine peut se rencontrer rue d'Isly à Alger. Il est civil à tous points de vue et toujours heureux de bavarder devant un demi, bien tiré avec ses subordonnés. Le Colonel REBILLON, après un séjour à l'Etat-Major, où il s'occupa des deniers de l'Armée de l'Air est parti à Marrakech, où il commande la Base.

Le Colonel THORET au Cabinet du Ministre s'occupe fortement de tout ce qui roule. Le Lieutenant-Colonel NOUHEN commande l'Ecole d'Auxerre, il a gardé avec lui son fidèle Lieutenant TAGLIANA. Le Commandant de PARAIZE qui n'était que fourvoyé parmi les militaires a repris son activité civile, il exporte à Bordeaux, 53, rue du Président Wilson. Le Commandant BACOT, sue sang et eau au 4^e Bureau d'Air Tunisie, quant au Commandant SPINA, c'est un écolier très studieux du C.P.O.M. de Versailles, ses maîtres sont très contents de lui. Le Lieutenant-Colonel ROUZEAUD toujours très « bukinge » assiste aux derniers moments de la C.R.R.T. 2/71 dernière forme évoluée du P.D.C. Le Lieutenant-Colonel FAULQUE se prépare à être chevalier du Tastevin à Dijon où il joue au commissaire ordonnateur.

Si vous allez à Tunis, vous serez accueilli par le Capitaine LOMBARD, chef d'Escale qui vous remettra entre les mains du Capitaine ALEXANDRE, Major de la Base, pour votre plus grand bien et le Capitaine MARTIN, comme Chef des Transmissions, enverra immédiatement le message à bobonne. Naturellement pour vos voyages, n'utilisez que le G.M.M. T.A. où le Capitaine AUZIECH du 4^e Bureau vous facilitera toutes choses.

Le Capitaine VALLAT agrandit toujours sa famille, en volume et

en nombre dans la région prolifique de Lahr.

J'ai reçu, il y a quelques temps, une lettre du Capitaine GALLERON (ex-facteur-chef du S.A.I.). Il plante ses choux à Guibillau (Finistère). Le Lieutenant VACHER n'a pas grandi, il est à Oran avec la 1^{re} Escadre de chasse. L'Aspirant MARTY retour d'Indochine est toujours aspirant; il aspire même maintenant à la vie civile. L'Ex-Aspirant MOUSSET ne peut se passer des avions. Il s'est raccroché à la T.A.I., où il met en œuvre ses connaissances en matériels américains. Le Lieutenant KOSLOFF est architecte en herbe. Il en est au stage des petits patés de sable. Si vous avez besoin d'un conseil pour vos châteaux, il habite, 10 bis, rue Anatole de la Forge, Paris.

L'Adjudant VONWHIL est à la 2^e Région à Dijon. L'Adjudant-Chef STALIN à l'A.I.A. à Clermont. Le Serg.-Chef GOUTTENOIRE, dit « Sombregoutte » est cloué au Parc de Blida, mais voudrait bien revenir en Métropole avec sa famille. L'Adjudant-Chef OHRY a eu la gentillesse de venir nous voir, il y a quelques jours. Il est au 1^{er} Bureau de la 4^e Région.

J'en oublie sûrement, et je m'en excuse. Sur un prochain bulletin, je ferai le point. A cet effet, écrivez-moi donc.

Quant à moi, je suis le Monsieur « Niet », du S.M.A.A. « y'en a pas », mais pour les Amis, « y'en a toujours », un wagon de commandé.

Commandant AMIOT,
Service du Matériel de l'Armée
de l'Air,
26, Bd. Victor, PARIS XV^e

NOUVELLES DIVERSES INDOCHINE

Les anciens des Marauders sont nombreux en Indochine où ils donnent du fil à retordre aux « Viets ».

Voici la liste de ceux qui sont au G.M.M.T.A. à Saïgon.

Lieutenants GUELLEC, BEAUMONT, BAR, DONNÉ, JOURDAN, CORNU, RAGUIN, MONTARRY, LACOUR, DOMPNIER,

PANIER ; Capitaines GEY, TONNOIR ; Aspirant PAMIÈS ; Adjudant CUCUMEL ; Sergents-Chefs LEDU, MAYAUD ; Docteur CHANUT.

Le docteur MISSENARD est également à Saïgon mais est devenu « chasseur ». Nous pouvons vous confier, sous le sceau du secret, qu'il a trouvé là-bas une charmante fiancée.

Le Lieutenant PY est chef du flying-controle à Tourane.

Le Franche-Comté a changé ses Marauders contre des Ju 52 et a rejoint lui-aussi l'Extrême-Orient sous la conduite des Commandants N'GUYEN et GAZZANO.

CARNET BLANC

Depuis la parution de notre dernier bulletin, notre carnet blanc est resté vierge (sans jeu de mot !).

Tout le monde sait d'ailleurs que la période de ses vacances est en général une période creuse pour les mariages. Car il ne faut pas confondre mariage et... accouplement !

Patience donc et attendons la rentrée (toujours sans jeu de mots).

CARNET ROSE

Notre camarade le Lieutenant Abel LOMBARDI (29 bis, rue de la Solidarité, Paris), un ancien du « Bretagne », fait part de la naissance de son deuxième enfant, Catherine.

Le Commandant MITTERAND est l'heureux papa d'une fille Véronique (Chatou-Croissy, S.-et-O.).

Le Capitaine CHANOIS nous annonce la naissance de sa fille Hélène (Versailles).

Toutes nos félicitations et tous nos vœux.

DEUIL

Nous avons appris avec consternation la mort du Capitaine André LUCCIANI, de la 33^e escadre de reconnaissance, survenue en service commandé à Marsa-Matrou, au cours d'un vol en direction de l'Indochine.

En cette dououreuse circonstance, nous prions Mme LUCCIANI, sa veuve, de trouver ici l'expression de nos condoléances attristées et de notre vive sympathie.

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 ieur sera réservé

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

Prochaine réunion Mercredi 5 Octobre

QU'ON SE LE DISE !

LA VIE DE NOTRE ASSOCIATION

QUELQUES LETTRES

De l'adjudant-chef Joseph LUCAS (Sect. postal 99.057 B.P.M. 517), qui fait autour de lui une ardente campagne de prospection pour maintenir pavillon haut le fanion des « Marauders », ce dont nous tenons à le remercier et à le féliciter :

Le Bulletin N° 7 vient de nous parvenir et je suis heureux de féliciter ses créateurs et tous ceux qui contribuent à sa rédaction. Il est un témoignage de la solidarité et de la bonne camaraderie qui lie tous les « Marauders ». C'est un plaisir de lire tout ce qu'il nous apporte de nouvelles, d'échos de tous. Et ceux pour qui le sort est impitoyable peuvent y trouver un réconfort moral en se voyant rappelés au bon souvenir de ceux qui semblaient les avoir oubliés.

L'Oubli n'est pas dans le jeu des « Marauders ».

— Du sergent-chef PRADELLOU :

Affecté au C.I.E.T. de Toulouse-Francazals depuis mon retour d'A.O.F., j'ai retrouvé ici quelques anciens des Marauders. Mon arrivée dans cette unité fut soldée par une magistrale soirée truandesque : les anciens savent ce que cela signifie. L'ambiance est bien un peu changée, mais nous essayons de la recréer de temps en temps et, ma foi, nous n'y arrivons pas trop mal.

Par la voie du Bulletin, j'adresse mes meilleures amitiés (truandesques) à tous mes anciens camarades des « Marauders ».

— Et voici, en réponse à des préoccupations manifestées par le rédacteur du Bulletin, quelques lignes de notre excellent et dévoué camarade, Georges Courtin, que nous remercions une fois de plus bien vivement pour son intéressante et importante collaboration :

« Je comprends que vous éprouviez de la difficulté à faire vivre le Bulletin des Marauders ; il est plus aisés de trouver des lecteurs que des collaborateurs. Et je ne pourrai malheureusement vous alimenter à moi seul ; j'ai trop de travail pour vous laisser espérer de nombreux articles : un ou deux, tout au plus. Par ailleurs, je ne vois guère que la solution que vous envisagez, c'est-à-dire de reprendre quelques anciens articles de « Pile ou Casse » ; j'en chercherai quelques-uns dès mon retour à Rabat, vers le 20 septembre. »

Vous avez compris, amis lecteurs ? Vous avez compris qu'un Bulletin ne se fait pas seulement avec du papier et de l'encre, mais qu'il faut aussi et surtout des articles pour noircir ce papier et pour utiliser cette encre !

Et c'est pourquoi nous voudrions que, par une collaboration personnelle, vous nous faciliez la besogne. Point n'est besoin d'être grand journaliste ou grand reporter pour mettre noir sur blanc quelques impressions, quelques souvenirs, quelques histoires se rapportant à la vie présente ou passée des Marauders.

« Faites-nous connaître vos faits et gestes : aucun d'eux n'est négligeable puisqu'il concerne un ami ». C'est notre vice-président, le général Gelée, qui, dans le dernier Bulletin, vous adressait lui-même cette invite

Ecrivez donc, racontez, dessinez même si vous le pouvez. Nous nous chargerons de la remise en place — s'il y a lieu — et de la mise en page. Envoyez-nous la matière brute. Nous nous chargeons de la présenter finie.

Et ainsi, notre Bulletin, reflet exact de notre association, outre l'intérêt accru qu'il offrira, sera vraiment ce que nous voulons qu'il soit : un organe de liaison et de rapprochement, un album de famille, de la grande famille des Marauders !



ENTR'AIDE



Offres d'Emploi

Le Colonel THORET nous prie de communiquer : Garage AUSTIN, 15, avenue de Madrid, Paris, dont un des directeurs est le Général BOUSCAT, recherche anciens mécanos aviation comme mécaniciens autos.

— 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, C^o des Compteurs, 175, rue d'Alésia, Paris, téléph. Alésia 58.70, Poste 393.

S. O. S.

Nous avons eu ces derniers mois, comme d'ailleurs au cours des autres mois de l'année, à secourir quelques infortunes, à nous pencher sur quelques misères, à aider des camarades ou des familles aux prises avec les dures difficultés de la vie.

Nous l'avons fait de grand cœur, dans la mesure de nos possibilités, dans la mesure de nos moyens, malheureusement persuadés d'ailleurs que notre modeste contribution ne suffirait pas à faire disparaître toutes les infortunes qui nous étaient signalées.

Nous voudrions faire mieux encore. Certes la sympathie, les consolations verbales ou écrites, les démarches faites, les menus services rendus peuvent en quelque manière apporter un soulagement momentané à des situations précaires. Mais il faut vivre. Et il en coûte cher pour vivre, à l'heure actuelle !

C'est pourquoi nous demandons à ceux que la fortune ou un lucratif emploi classent au rang des favorisés de l'heure, de penser aux camarades éprouvés et de nous aider à la secourir.

Payer sa cotisation, c'est bien, mais s'il vous est possible de faire mieux, n'hésitez pas, n'attendez pas. La misère, elle, n'attend pas.

Envoyez-nous un chèque et souvenez-vous du vieil adage : « celui-là donne deux fois, qui donne vite ».

Notre caisse de secours mieux garnie nous permettra des libéralités plus nombreuses, plus substantielles, plus consistantes. Aidez-nous à la remplir.

La solidarité humaine en fait une loi. La fraternité « Marauder » en fait un devoir.

Ultime appel aux Retardataires

Nous vous l'avons dit et redit. Pour ne pas grever les frais de secrétariat de notre budget déjà modeste, nous vous avons dit et redit que nous ne procéderions pas par voie postale au recouvrement des cotisations et nous vous avons demandé et redemandé de vous acquitter vous-même spontanément de cette tâche.

Nous avions prévu deux dates limites pour ce règlement, suivant les n^os de la carte des adhérents : 1^{er} mai 1949, pour les adhérents dont les cartes sont numérotées de 1 à 499 — 1^{er} juin 1949, pour les adhérents dont les cartes sont numérotées à partir de 500.

Vous n'avez pas pu ne pas lire ces appels, répétés dans le Bulletin n^os 6 et 7. Certains d'entre vous ont eu l'amabilité d'y répondre. Beaucoup d'autres ont remis à plus tard la corvée que nous leur imposions et qui est cependant bien légère.

De sorte qu'à l'heure présente, à un moment où toutes les adhésions devraient être renouvelées dans leur cotisation annuelle, 30 % seulement d'entre vous sont en règle avec le Trésorier. Et encore en accordant un pareil pourcentage, faisons-nous preuve d'une extrême bienveillance que nos justifient pas les chiffres exacte de notre Secrétariat.

Nous n'avons aucun goût pour la morale, pas plus que pour la menace. Nous nous contentons donc de renouveler notre appel, EN DEMANDANT AUX RETARDAIRES ET AUX NEGLIGENTS DE S'ACQUITTER SANS RETARD DE LEUR COTISATION ECHUE.

Nous espérons être entendus, persuadés que vous ne voudrez pas nous obliger à dresser une liste noire sur laquelle nous porterions les noms de tous ceux qui, par indifférence ou par mauvaise volonté, auraient manqué à leur engagement et accepteraient de recevoir gratuitement un Bulletin dont ils laisseraient à leurs camarades plus loyaux le soin de régler les frais.

LE COMITÉ.

ADHÉRENTS

inscrits à l'Association depuis le 1^{er} Juillet 1949

BECHADE Armand, C.R.R.T. 485, Secteur Postal 56098. B.P.M. 517.	A
BERLOT Lucien, Secteur Postal 99027. B.P.M. 517.	A
BERREBI René, 12, rue Michaud, Sfax (Tunisie).	A
CABAU René, au Tuc, par Seix (Ariège).	A
GONARD René, C.R.R.T. 485. Secteur Postal 51070. B.P.M. 517.	A
GORRY Charles, B. A. 118. Mont-de-Marsan (Landes).	A
HENTGES Pierre (Lieutenant), E.A.A. 601. Base Aérienne Chateauroux (Indre).	A
LESSAY, 37, rue Sambre-et-Meuse, Paris.	D
LUTTRINGER Georges, 97, rue Cayrade, Decazeville (Aveyron).	A
MOISSET Henri, 20, rue de la Loi, Limoges (Haute-Vienne).	A
MOMBAZET René (Adjudant), G. T. 1/63, Base Aérienne Thiès (Sénégal), A.O.F.	A
NICOLAS Raymond (Adjudant), Base Aérienne 724, Fez (Maroc).	A
PIGNOL Guy, 51, quai de Javel, Paris (XV ^e).	A
RIVEREAUX Pierre, 18, rue de Bordeaux, Tours (Indre-et-Loire).	A
ROLAND, Secteur Postal 99057. B.P.M. 517.	A
THUAL Raoul (Adjudant-Chef), Secteur Postal 99028. B.P.M. 517.	A
VINCENT Gilbert, Secteur Postal 99028. B.P.M. 517.	A
WYNICER Jean, 93, boulevard du Vieux Rempart, Orange (Vaucluse).	A

CHANGEMENTS D'ADRESSES

ABGRALL Charles (Lieutenant), Base Aérienne Cazaux (Gironde).
AMOUROUX Alex. (St-Chef), C/C 2/6, « Normandie Niemen ». Base Aér. Rabat-Salé (Maroc)..
APPRIOU René (Caporal), Baie des Aanges, Aber-Wrach (Finistère).
AUDOUIN André, Base Aérienne 118. Mont-de-Marsan (Landes).
BABY Robert (Lieutenant), Base Ecole 703. Pau (Basses-Pyrénées).
EARTOLI Noël, Contrôle aérodrome, Base de Sidi-Amer (Tunisie).
BAUDEMENT Paul, Base Aérienne Dijon (Côte-d'Or).
BINEY Jean, Base Aérienne 702, Avord (Cher).
BOYER Marc (Lieutenant), E.L.A. 57. Innsbruck, Secteur Postal 81216. B.P.M. 420.
CARRETIER Frédéric (Adjudant), G.T. 1/61 Touraine, Orléans-Bricy (Loiret).
COMBE Maxime (Sergent-Chef), rue Marceau, à Bonnieu (Vaucluse).
CUILLER Louis (Adjudant), D.M.A.A. 621. Toulouse (Haute-Garonne).
DESBANS Georges, 26, rue Roger-Salengro, Villetaneuse (Seine).
DUBOS Jean-Denis (Adjudant-Chef), G.T. 1/62, Alger-Maison Blanche.
DUFAY Gaston (Adjudant-Chef), A.R.S.M. 820. Base Aérienne Reims (Marne).
DUBROCH Marcel (Adjudant-Chef), 238, rue Judaïque Bordeaux (Gironde).
DUFOUR Yves (Adjudant), G.M.M.T.A. Indochine. Via B.T.A. 247. Marseille (B.-du-R.).
FERT Guy, Radio-naviguant, S.I.T.A., 5, quai Lemyre de Vilero, Saïgon (Indochine).
FOURDRIGUIER Pierre, Société Minière Intercoloniale, Berberati (A.E.F.).
GROSSOUVRE (de) (Docteur), « La Prairie des Combes », St-Cyr-au-Mont-d'Or (Rhône).
JOLIVET Maurice (sergent), Secteur postal 99436, par B.P.M.5., T.O.E.
KAUFFMANN Raymond, Secteur postal 50961. B.P.M. 517 A.
KRATOFF (sergent), aviation B.P.M. 405, T.O.E.
LOMBARDI Abel, 29 bis, rue de la Solidarité, Paris (XIX ^e).
MEYJONADE René (sergent-chef), 21 ^e E.B.B.L., Mérignac (Gironde).
PEVET Georges (sergent-chef), 35, rue Saint-Didier, Paris (16 ^e).
PRADELOU Jean (sergent-chef), C.I.E.T., Toulouse-Francazals (Haute-Garonne).
TONAT Jean (adjudant), C.M. 222, Compiègne (Oise).
ZURLOT (sergent), Aviation B.P.M. 405 (T.O.E.).

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 :

COLIME Marcel, G.T. 2/61 Maine, Le Bourget (Seine).

JANS Jean (sergent-chef, Base école 701, Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône)).

MALARD André (sous-lieutenant), E.M.M.B. Cazaux (Gironde).

RICHARD Jean, 8, Boulevard Baudin, Alger.

SIGNORET Jean (lieutenant), Base aérienne, Villacoublay (Seine-et-Oise).

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

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

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 !

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

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

NOM (en lettres capitales) Prénoms

ADRESSE

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

DATES DE PRÉSENCE A CETTE UNITÉ :

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

Signature,

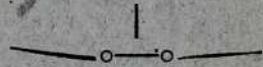
AIR NOLIS

66, Rue Pierre Charron - PARIS

BALZAC 21-96

TRANSPORTS A LA DEMANDE
SUR AVIONS D C 3

FRÊT - PASSAGERS



Jean MOINE Directeur Général

MAISON FONDÉE EN 1768

ÉTABLISSEMENTS

Antoine CHIRIS

COMPAGNIE
DES
PRODUITS
AROMATIQUES
CHIMIQUES et
MÉDICINAUX

PARIS - GRASSE - LONDRES - NEW-YORK

122, Boul. Malesherbes
PARIS (17^e)



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^e)

Tél. WAG. 94.00



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

Maroc 1/22



Senegal 2/63



Franche-Comté 2/52



Gascogne 1/19



Bretagne 2/20



Bourgogne 1/32

