



Les opérations aériennes

*Les structures et leur évolution
Les avions, les appareils radio, les containers
La technique des opérations
La chance n'était pas toujours là
Quelques statistiques*



Tableau de bord du Lysander



En 1937, un jeune élève-pilote qui s'entraînait pour passer son brevet de tourisme, s'intéressait vivement, et c'était bien naturel, à l'histoire de l'aviation.

Un récit attira avec force son attention ; il le lut et le relut, et ces lignes ne quittèrent plus sa mémoire.

Il venait d'apprendre que, pendant la Première Guerre mondiale, un courageux pilote français allait se poser dans les prés, derrière les lignes allemandes, pour y déposer des espions. Cela lui parut d'une telle audace, qu'il se demanda comment l'on avait pu avoir l'idée de tenter d'aussi périlleuses aventures, et comment celles-ci avaient bien pu réussir.

Il ignorait alors que, quelques années plus tard, il aurait précisément pour mission, avec d'autres, d'organiser de telles opérations.

Cet homme s'appelait Henri Guillermin et pour nous il fut Pacha. Il nous a quitté en 1984.

Les structures et leur évolution

Les premières opérations

Dès la fin de 1940, quelques agents furent parachutés, soit pour rechercher des renseignements, soit pour opérer des coups de main précis sur des objectifs allemands.

Ces opérations étaient appelées « blind », c'est-à-dire « aveugles », car les parachutistes sautaient au-dessus de la campagne, dans un endroit supposé désert, sans y être attendus par un « comité de réception », pour les recueillir, les cacher et les orienter.

Ils espéraient d'abord ne pas tomber sur une clôture de champ ou dans un arbre... Arrivés au sol, leur premier soin était de récupérer leur « paquet », contenant outre leurs effets personnels, des armes, des explosifs, ou encore un poste émetteur-récepteur, paquet qui avait été largué en même temps qu'eux... ou presque, et qu'ils retrouvaient à quelques dizaines de mètres, à plusieurs centaines de mètres, ou parfois pas du tout.

Avec leur petite pelle pliante, ils devaient creuser un trou pour enterrer les parachutes et les combinaisons. Ils camouflaient ensuite l'endroit de leur mieux, en découpant par exemple dans le pré des carrés d'herbes qu'ils plaçaient sur la terre tassée par leurs pieds. Puis, ils partaient à l'aventure, cherchant d'abord à bien savoir où ils se trouvaient. Ils avançaient à la recherche d'une route ou d'un hameau, à la découverte d'un panneau indicateur ou d'une borne. Comme ils étaient munis d'une carte de la région sur laquelle ils devaient être lâchés, ils étaient alors en mesure de faire le point, et de décider où et comment s'insérer dans la population, sans se faire remarquer, et trouver un moyen de transport pour rejoindre leur destination.

Neuf missions Action furent ainsi parachutées en 1941. Les responsables de ces missions avaient été instruits de la possibilité d'opérations de parachutage de matériels, et connaissaient leurs conditions d'exécution. Ils pouvaient déjà trouver dans les premiers éléments des mouvements de résistance de petits groupes actifs et décidés pour leur prêter main-forte et utiliser ces matériels.

Très vite, des terrains furent proposés pour des parachutages, avec la présence de ces groupes d'hommes pour en assurer la réception, le transport et l'exploitation. Peu de ces terrains se révélèrent utilisables, car ils ne remplissaient pas les conditions nécessaires à la sécurité exigée, à l'évacuation sans trop de risques du matériel reçu, et à son camouflage provisoire.

La RAF, de son côté, refusa la plupart des lieux choisis, pour de multiples raisons : zones de défense aérienne allemande ou vichyste rendant l'approche du terrain difficile, éloignement trop grand

de la base de départ des bombardiers, absence de points de repère visibles par clair de lune, tels que rivière, ligne de chemin de fer etc. Pour une raison ou une autre, la RAF présumait alors que l'avion ne repérerait pas le terrain, ou encore que le relief des environs immédiats ne permettrait pas une descente à base altitude pour le largage.

Certains terrains furent néanmoins retenus, et des opérations y furent tentées. Elles se soldèrent la plupart du temps par des échecs. Souvent les équipages ne détectaient pas le terrain dont les coordonnées avaient été mal transmises ou mal interprétées, parfois le balisage n'était pas conforme, ou était allumé trop tôt ou trop tard, ou encore la lettre de reconnaissance en signaux morse lumineux n'était pas émise ou mal émise. Chacune de ces anomalies pouvait signifier que l'ennemi avait neutralisé l'équipe de réception et avait pris sa place, ce qui amenait l'avion à repartir sans larguer ses parachutes.

Cela fut trop souvent le cas et les équipages ne cachaient pas leur mécontentement, faisant à leur retour des comptes rendus fort critiques ; en effet, un bombardier naviguant seul pendant des heures, sans accompagnement de chasseur au-dessus d'un territoire contrôlé par l'ennemi, courait des risques réels d'être abattu, et au moins fallait-il que ces risques soient compensés par des résultats suffisants.

Les parachutages de matériels destinés à la Résistance furent suspendus, et les Anglais n'acceptèrent de les reprendre que lorsque des officiers formés au cours de stages en Angleterre et brevetés par la RAF pour les parachutages et atterrissages, seraient infiltrés en France et dotés des moyens radio nécessaires, pour y prendre la responsabilité de toutes les opérations aériennes.

Outre les entraînements communs à tous les agents envoyés en France, sécurité, codage et décodage, saut en parachute etc., la formation des officiers spécialisés pour les opérations aériennes comportait deux stages, l'un appelé « Eurêka S-Phone », du nom des deux appareils de radio utilisés pour le guidage des bombardiers, et qui portait sur les parachutages, et l'autre appelé « Hudson-Lysander », du nom des deux avions utilisés par la RAF pour les atterrissages. Les stagiaires apprenaient l'ensemble des sévères conditions techniques à remplir pour réussir d'aussi délicates opérations, et passaient ensuite à la pratique, en effectuant dans la campagne anglaise des parachutages et atterrissages, qui n'étaient pas très clandestins, mais représentaient tout de même une bonne illustration de l'enseignement reçu.

La première organisation

En zone Sud : le SOAM

Les officiers de liaison mis en place par Jean Moulin auprès des mouvements de résistance réalisent enfin dès les premiers mois de 1942 des parachutages, rares encore, mais avec un pourcentage de succès suffisant pour que la RAF ne rechigne plus à l'envol de ses avions. Et Sif réussit son premier atterrissage près de Lons-le-Saunier.

L'ampleur et l'importance des missions dévolues à ces premiers officiers de liaison les amènent à mettre en place et sous leur coupe directe une véritable petite organisation, indépendante des mouvements au profit desquels ils agissent : adjoints, secrétaires, boîtes aux lettres, agents de liaison, et évidemment, équipes de balisage, réception, protection des terrains. Ces personnels sont recrutés à l'intérieur des mouvements de résistance dans la plupart des cas, et cela ne va pas sans provoquer des difficultés.

La création d'un service spécialisé s'impose à Jean Moulin, et dès novembre 1942, il crée le SOAM, Service des Opérations Aériennes et Maritimes, au moment même où s'unissent au sein des MUR, Mouvements Unis de Résistance, les mouvements Combat, Libération et Franc-Tireur.

En zone Nord et Ouest : le BOA

L'organisation d'opérations aériennes dans cette zone, où la présence ennemie était beaucoup plus dense, se révéla plus délicate et plus lente.

La mise en place de structures comparables à celles qui avaient été décidées pour la zone Sud, fut l'un des premiers objectifs de Jean Moulin, lorsqu'en novembre 1942, l'armée allemande occupant désormais tout le territoire national, il étendit son action au pays tout entier.

Et au SOAM de la zone Sud, va correspondre, avec ses particularités et compte-tenu du tracé de la zone Nord et Ouest, le BOA, Bureau des Opérations Aériennes.

Il faut aussi signaler, pour ce qui est de cette zone Nord et Ouest la mission Mab et le réseau Sol.

En fin 1942, le BCRA avait acheminé en Bretagne dans la région de Pontivy-Ploermel, une mission dirigée par Mab (Cholet) avec son radio Mab W (Papin) pour organiser des parachutages.

Les premières opérations eurent lieu en janvier 1943. Cependant cette mission, très limitée géographiquement, devait se mettre en sommeil en juillet 1943 avant d'être rattachée au BOA en octobre de la même année.

En été 1942, le réseau de renseignements Ali crée une branche « Action » dirigée par Tir (Tavian) qui organise dans le département de la Loire un groupe commandé par Bornier et Nottin et appelé Sol. Il réalise plusieurs parachutages dans la région.

Eugène Bornier, ayant pris fortuitement contact avec un étudiant en médecine de Bordeaux (Lapeyre-Mensignac) qui, de sa propre initiative, avait organisé une chaîne d'évasion, il le charge de monter un sous-réseau Sol Sud-Ouest qui réussit rapidement des opérations de parachutage et d'atterrissage.

L'organisation de la Loire sera bientôt démantelée par la Gestapo. Sol Sud-Ouest constituera, par la suite, la base du BOA de la région B.

L'évolution des structures

Le SOAM devient COPA

Au printemps 1943, les trois officiers d'opérations de la zone Sud sont complètement « brûlés ». A la suite de nombreuses arrestations, la Gestapo, par la saisie de documents connaît l'organisation du SOAM. Il faut faire du neuf pour éviter le démantèlement total. Heureusement Londres envoie trois nouveaux officiers : Luc (Larat) qui doit prendre le relais de Sif et Arthur (Rateau) sont parachutés en mars. Pair (Grout de Beaufort) arrive à la lune d'avril.

Kim a rejoint la zone Nord le 15 mars. Frit est arrêté le 4 avril et sera déporté. Sif, qui supervise toute la zone Sud, ne rejoindra Londres que le 15 juin après avoir mis Luc au courant de l'organisation ; il sera arrêté au cours d'une autre mission et ne reviendra pas de déportation.

En avril, par mesure de sécurité le SOAM change de nom et devient COPA (Centre d'Opération de Parachutage et d'Atterrissage) mais il garde les mêmes structures, avec la répartition suivante des postes dans les régions de l'Armée Secrète (anciennes régions Combat), dont la carte figure dans le chapitre sur les Délégués Militaires :

R1 (Lyon) et R2 (Marseille) Sif puis après son départ Luc,
R3 (Montpellier) et R4 (Toulouse) Arthur,
R5 (Limoges) et R6 (Clermont-Ferrand) Pair.

Le COPA devient SAP

Le 21 juin 1943, six jours seulement après le départ de Sif par atterrissage, Luc est arrêté avec Jean Moulin à Caluire. La Gestapo découvre son PC et sa boîte aux lettres et s'empare de documents. Les régions 1 et 2 sont décapitées. Un adjoint de Sif parti à Londres avec lui suivre les stages est parachuté dès juillet pour reprendre en main le réseau sous le pseudo de Galvani, Rivière.

Toujours par mesure de sécurité le COPA devient la SAP (Section des Atterrissages et des Parachutages). Ce nom restera valable jusqu'à la fin des activités.

Renforcement de l'implantation

Il est bien évident que les officiers d'opérations sont des gibiers de choix pour la Gestapo qui les recherche très activement. Elle fait maintenant des ravages importants. Quelques arrestations peuvent avoir des conséquences tragiques en stoppant les opérations au moment où la Résistance a, pour ses actions qui se précisent, des besoins de plus en plus importants en armes et en explosifs.

Aussi le BCRA décide-t-il en août 1943 de décentraliser davantage l'organisation, pour limiter les dégâts occasionnés par la police allemande, et de doter, dès que possible chaque région d'un responsable qui prendra le titre d'« Officier Régional d'Opérations ». Cette mise en place se fera progressivement au fur et à mesure que des officiers brevetés seront disponibles pour être infiltrés en France.

Le tableau ci-après essaie de retracer l'évolution de l'organisation des opérations aériennes en zone Nord comme en zone Sud. Il montre combien étaient grands les risques encourus par les responsables. Sur les dix-neuf officiers arrêtés, quatre se suicident pour ne pas parler, cinq sont fusillés ou abattus, trois meurent sous les tortures ou en déportation, cinq seulement reviennent des camps et deux s'évadent après leur arrestation.

Chefs nationaux et coordinateurs de zone

Lorsque Jean Moulin créa le SOAM, en novembre 1942, il désirait superviser personnellement ce service car la répartition des armes ne pouvait qu'affirmer son autorité. Il nomma donc un chef national pour la zone Sud, et choisit tout naturellement l'officier d'opérations qui, comme lui, avait son PC à Lyon et qui, en outre, était le plus ancien, c'est-à-dire Sif.

Le chef national devenait, pour les opérations aériennes, le seul interlocuteur de Rex, de qui il recevait les instructions. Il les transmettait aux autres officiers d'opérations. Ces derniers lui rendaient compte et lui étaient hiérarchiquement subordonnés.

Lorsque le BOA fut constitué en zone Nord, en avril 1943, Rex agit de même et nomma Pal, son envoyé, chef national pour le Nord.

Après l'arrestation de Jean Moulin, le BCRA reconsidéra la question en avril 1943, dans le cadre de la décentralisation, et les chefs nationaux devinrent bientôt des coordinateurs, qui devaient conseiller, informer et dépanner les autres officiers régionaux.

En fin d'année 1943, le Bureau des Opérations du BCRA ne se montrait guère partisan de cette prééminence quand elle n'était pas contredite formellement. Mais finalement, elle fut, plus ou moins, maintenue, car elle pouvait avoir son utilité.

En effet, un officier régional d'opérations pouvait être arrêté, sans que son organisation soit complètement anéantie. Le coordinateur pouvait alors désigner un adjoint comme chef intérimaire en attendant l'arrivée d'un nouvel officier breveté. Chaque mois, les régions devaient faire parvenir un courrier à Londres exposant leurs problèmes, leurs activités, leurs réussites et leurs échecs, sans qu'un atterrissage soit effectué dans chacune d'elle. Ces courriers pouvaient alors être transmis au coordinateur qui assurait leur acheminement par une opération réalisée dans une région plus favorable géographiquement. Par exemple RI, avec l'immense plaine de l'Ain, allant de la Saône au Jura, disposait de plusieurs terrains d'atterrissage.

D'autres problèmes pouvaient encore être plus facilement résolus par la coordination : dépannage pour la transmission de câbles en cas d'arrestation de radios, priorité des départs de France etc.

Il n'était d'ailleurs pas question de hiérarchie entre les chefs de région. Ils restaient avant tout camarades de combat.

Puis, lorsque, à partir de septembre 1943, les DMR (Délégués Militaires Régionaux) furent progressivement mis en place, les instructions du BCRA précisèrent que « l'officier régional d'opérations travaille en étroite liaison avec l'officier délégué militaire de région et lui est hiérarchiquement subordonné ». Mais, là aussi, les relations étaient surtout empreintes de cette solidarité qu'éprouvent des compagnons bravant ensemble de nombreux dangers.

Tableau des affectations

Zone Sud

- 1 — A partir du 1.1.1942. Officiers de liaison auprès des mouvements de Résistance.
 - Janvier 1942 — Sif (Fassin) Mouvement Combat
 - Juin 1942 — Kim (Schmidt) Mouvement Libération
 - Juin 1942 — Frit ex Sif W (Monjaret) Mouvement Franc-Tireur

- 2 — Novembre 1942 — Création du SOAM
 - R1 (Lyon) et R2 (Marseille) = Sif
 - R3 (Montpellier) et R4 (Toulouse) = Frit arrêté le 4.4.43 et déporté
 - R5 (Limoges) et R6 (Clermont-Ferrand) = Kim part en zone Nord en mars 1944
 - Corse = Pot (Scamaroni) arrêté par l'OVRA se suicide

- 3 — Avril 1943 — Le SOAM devient COPA
 - R1 et R2 — Sif rejoint Londres le 15.6.43
 - Luc (Larat) arrêté le 21.6.43 mort en déportation
 - Galvani (Rivière) à partir de juillet 1943
 - R3 et R4 — Arthur (Rateau)
 - R5 et R6 — Pair (Grout de Beaufort)

- 4 — A partir d'août 1943 et jusqu'à la Libération — La SAP — 1 officier par région
 - R1 = Marquis ex Galvani (Rivière)
 - R2 = Archiduc (Rayon) à partir de septembre 1943
 - R3 = Pape ex Arthur (Rateau) — jusqu'à décembre 1943 — traqué par la Gestapo rejoint Londres par l'Espagne
 - = Sultan (Picard) de décembre 1943 à mars 1944

- = Nonce (Jolivet de Riancourt) à partir de mars 1944
- R4 = Pape ex Arthur (Rateau) — jusqu'à décembre 1943
 - = Sultan (Picard) de décembre 43 à avril 44 — devient DMR R3
 - = Pacha (Guillermin) à partir d'avril 1944
- R5 = Laplace (Deglise-Fabre) arrêté par la Gestapo fin 1943. Se suicide
 - = Baron (Hennebert) à partir de janvier 1944 — Arrêté par la Gestapo, s'évade et reprend son poste
- R6 = Pair (Grout de Beaufort) — traqué par la Gestapo part en zone Nord en janvier 1944
 - = Evêque (Léger) tué par la Milice le 27.5.44
 - = Député (Ulmer) à partir de juin 1944.

Chefs nationaux et Coordinateurs de zone — Sif (Fassin) puis Lue (Larat) puis Marquis (Rivière)

Zone Nord

Fin 1942 — Début 1943 — Officiers de liaison auprès des mouvements de Résistance
 Pal (Ayrat) Ceux de la Résistance — Ceux de la Libération — Libé-Nord et Francs Tireurs et Partisans

Bel (Pichard) Organisation Civile et Militaire (zone Nord sauf 3 départements du Nord)
 Rod (Deshayes) Organisation Civile et Militaire (3 départements du Nord) et Voix du Nord

Avril 1943 — Création du BOA

Bloc Est = Bel (Pichard)

Bloc Nord = Rod (Deshayes)

Bloc Ouest = Kim (Schmidt) venu de zone Sud

Bloc Centre = Pal (Ayrat) arrêté le 25.4.43 s'évade le jour même, rejoint Londres sur ordre — Kim (Schmidt) à partir de mai 43. Cumule avec le bloc Ouest

A partir d'août 1943 et jusqu'à la Libération — Mise en place d'un officier par région et éventuellement sous-région.

Région A = Rod (Deshayes) jusqu'en février 1944

= Amiral (Aubinière) à partir de mars 1944 — arrêté et déporté

= Fakir (Bisson) d'avril au 30.6.44 tué par les Allemands

= Gramme ex Rod — reprend la région à partir de juillet

Région B — Mariotte (Chaumet) d'octobre 43 à février 44 devient DMR RA en mai 1944

B1 — Avocat (Nautin) peu après son arrivée début février 44 est arrêté par la Gestapo — se suicide le 12.2.44 en avalant la pilule

En région B, les opérations sont suspendues de février à juillet-août 1944

B1 — Bey (Rosselli) à partir d'août 1944

B2 — Adiabatique (Gros) à partir de juillet 1944

Région C — Gauss ex Bel (Pichard) — jusqu'en mai 1944

— Gouverneur (Delimal) adjoint de Gauss arrêté le 20.3.44 — se suicide le 21.3.44 avec la pilule

— Maréchal (Desgranges) mai-juin 1944

Des responsables départementaux agréés par Londres continuent les parachutages jusqu'à la Libération.

Région D — Gauss ex Bel (Pichard) jusqu'au 1.6.1944 — repart à Londres et sera à nouveau parachuté le 2.8.44 dans le Morbihan
D1 — Notaire (Carré) à partir de juin 1944
D2 — Excellence (Jolinon) à partir d'avril 1944

Région M — Kim (Schmidt) jusqu'en septembre 43 puis rejoint Londres sur ordre Galilée (Clouet des Perruches) de septembre 43 à Février 44
M1 + M4 — Galilée de février 1944 au 30 mai 1944 — deviendra DMR P1-P4 le 10.7.44
— Greffier (Bloc-Richard) de juin 44 au 4.8.44 ensuite en mission dans les Vosges
— Minet (Gros) à partir du 4.8.1944
M2 + M3 — Chancelier (Rousse) de février 44 au 17.4.44 arrêté et déporté
— Trouvère (Paysant) du 1.6 au 18.6.44 fusillé
— Huissier (Sendral) chargé du Finistère du 18.6 au 28.6.44 fusillé
— Seigneur (Toubas) à partir du 3.8.1944 vient de la région « P » en passant par Londres

Région P — Kim (Schmidt) avec région M jusqu'en septembre 1943
— Ampère (Guérin) de septembre 1943 au 10.10.43 arrêté et déporté
— Seigneur (Toubas) du 1.11.43 au 15.3.43 s'occupe ensuite de P2
— Pair (Grout de Beaufort) venu de zone Sud, à partir du 15.3.44 arrêté le 27.7.44 fusillé le 15.8.44
— Khedive (Couty) s'occupe spécialement des atterrissages en P1 et P2 — d'avril à juillet 1944 — arrêté
P1 — Pasteur (Pietri) à partir de juin 44
P2 — Connetable (Juillet) à partir de fin 1943 arrêté le 18.1.44 — mort en déportation
— Seigneur — du 15.3.44 au 1.6.44 — part à Londres — parachuté le 2.8.44 en région M
— Anet (Pailherey) à partir du 1.6.44
P3 — Assurée par Pair (Grout de Beaufort) qui supervisait l'ensemble de la région P jusqu'à son arrestation le 27.7.44
— Rotissoire (Katlama) à partir d'août 1944

Chefs nationaux et Coordinateurs de zone : Pair (Grout de Beaufort) puis Kim (Schmidt) puis Gauss ex Bel (Pichard)

L'organisation dans la région

L'Officier régional d'opérations

Chaque officier régional d'opérations organise son réseau comme il l'entend. En principe, il s'entoure d'adjoints, parfois parachutés, pour la répartition des tâches et pour le maintien de l'activité malgré les arrestations ; par exemple : un adjoint principal, un adjoint pour les transports d'armes, un adjoint chargé du matériel, etc.

Un secrétariat s'occupe du codage et du décodage des câbles, de la mise à jour du fichier des terrains, de la frappe des rapports mensuels pour le BCRA ou des notes et instructions destinées aux divers agents, de la tenue des archives, certes réduites au minimum mais indispensables, etc. Il est installé dans un PC secret dont l'adresse n'est connue en principe que du chef d'opérations et de ses adjoints.

Un service social veille aux aides à apporter aux familles des tués et des déportés, dispose d'asiles de rechange pour les agents obligés de quitter immédiatement leur logement ou pour les aviateurs alliés descendus et récupérés pour leur rapatriement.

Si la région est vaste, quelquefois dix départements, l'officier régional peut nommer des chefs de sous-région pour une organisation plus efficace et plus rapide dans ses liaisons.

Des chefs départementaux, éléments fondamentaux, recherchent des terrains et les caches d'armes, nomment les responsables des équipes de réception des parachutages auxquels ils assistent personnellement avec la responsabilité pratique des opérations.

Des courriers assurent le transport des plis, aux différents agents de la région, et éventuellement aux patrons des autres régions. Continuellement en voyage, ils doivent déjouer tous les contrôles de la circulation, fréquents et sévères, et faire en sorte que même fouillés on ne découvre pas l'enveloppe qu'ils acheminent. Ils sont recrutés parmi les personnes les moins suspectes : jeunes filles, femmes, hommes âgés.

Un chef radio assume la responsabilité du fonctionnement de la chaîne. Celle-ci dispose d'au moins deux opérateurs-émetteurs sur Londres et pour les régions du Sud, un sur Alger. En plus, un radio-récepteur dit « Broadcast » capte les câbles émis par Londres. D'autres agents recherchent les lieux d'émission (il faut en changer chaque jour pour éviter le repérage gonio), mettent en place les postes émetteurs et assurent la protection des radio-émetteurs. Parfois, un technicien est chargé de l'entretien et de la réparation du matériel. Enfin, des courriers acheminent les câbles codés sur les lieux d'émission et vice versa.

L'officier régional d'opérations peut prendre l'initiative de créer des services chargés d'activités annexes comme une chaîne d'évasion par l'Espagne, la recherche des aviateurs alliés descendus, etc. En outre, si son rôle ne consiste pas en la recherche du renseignement, il ne manquera pas de communiquer au BCRA toute information valable qui arrive à sa connaissance. Plusieurs dizaines d'agents donnent leur activité à plein temps au réseau et doivent donc être rétribués. Il leur est demandé d'ailleurs de souscrire un engagement dans les FFC. Une fois rédigé, l'acte est déchiré en deux : une partie est envoyée par prochain courrier au BCRA, l'autre leur est remise avec consigne de la camoufler dans une cachette à toute épreuve. Le pseudo administratif qui leur est attribué, appelé aussi nom-code, et qui n'a rien à voir avec le pseudo de travail dans la clandestinité, est celui de l'officier d'opérations suivi d'un numéro d'ordre, par exemple : Sif I, Sif II, Sif III, etc.

Si on prend en compte les chefs de terrain, qui sont eux des agents occasionnels, le réseau comprend plusieurs centaines de personnes. Les membres des équipes de réception représentent des milliers d'hommes. La plupart du temps, ils sont fournis par les mouvements puis par l'Armée Secrète. Dans certaines régions des accords étaient passés entre l'officier régional d'opérations et le chef régional de l'AS puis des FFI, pour que des éléments soient mobilisés sur place à la disposition des chefs de terrain. Il est vrai qu'à cette époque, après le débarquement du 6 juin 1944, les volontaires ne manquaient pas.

L'équipe régionale

L'officier régional d'opérations, seul, n'aurait rien pu faire. Le travail a été celui d'une équipe bien soudée et dévouée.

Que ces collaborateurs aient été parachutés ou recrutés sur place, tous prirent très vite un esprit de corps admirable, bravant tous les dangers pour la bonne marche du service, avec une nette conscience de leur responsabilité. Ce n'est pas parce qu'ils étaient plus nombreux, qu'ils avaient moins de mérite que l'officier régional.

Le tableau ci-dessus ne mentionne que le responsable du bloc ou de la région, et ne peut pas faire l'inventaire de tous les dévouements, d'ailleurs bien difficile à établir de façon précise maintenant.

L'équipe a vu certains de ses membres fusillés, d'autres tués, ou morts sous les tortures, d'autres encore éprouvés par les souffrances dans les effroyables camps de concentration. Les vides creusés dans leurs rangs ne les détournèrent pas de leur devoir mais leur donnaient encore plus de courage. Aussi les survivants ont-ils noués entre eux, en souvenir de leur épopée une amitié si profonde que rien ne peut l'altérer.

Les avions, les appareils radio, les containers

Les avions

Pour les opérations de parachutage, la Royal Air Force a utilisé six types différents de bombardiers : Whitley, Wellington, Albermarles, Halifax, Liberator et Stirling.

La description de chaque appareil ne s'impose pas dans le détail. Les trois premiers étaient des bimoteurs. Le Whitley, 270 km/h de vitesse de croisière, 3 000 kg de charge utile, 2 600 km de rayon d'action, fut le premier appareil à effectuer des parachutages. Les trois autres étaient des quadrimoteurs. Comme le Halifax fut le plus utilisé pour ces opérations, il doit faire l'objet de quelques précisions : construit par Handley Page il faisait 31 m d'envergure et 22 m de long. Equipé de quatre moteurs développant selon les types de 1 200 à 1 800 chevaux chacun, sa vitesse de croisière était de 340 km/h. Son armement se composait de 9 mitrailleuses et il pouvait emporter 5 800 kg de bombes (ou 15 containers). Il atteignait un plafond de 6 500 m avec un rayon d'action de 3 000 km. Ce n'est qu'en 1944 que les Liberators, construits aux USA et les Stirlings anglais prendront progressivement sa relève.

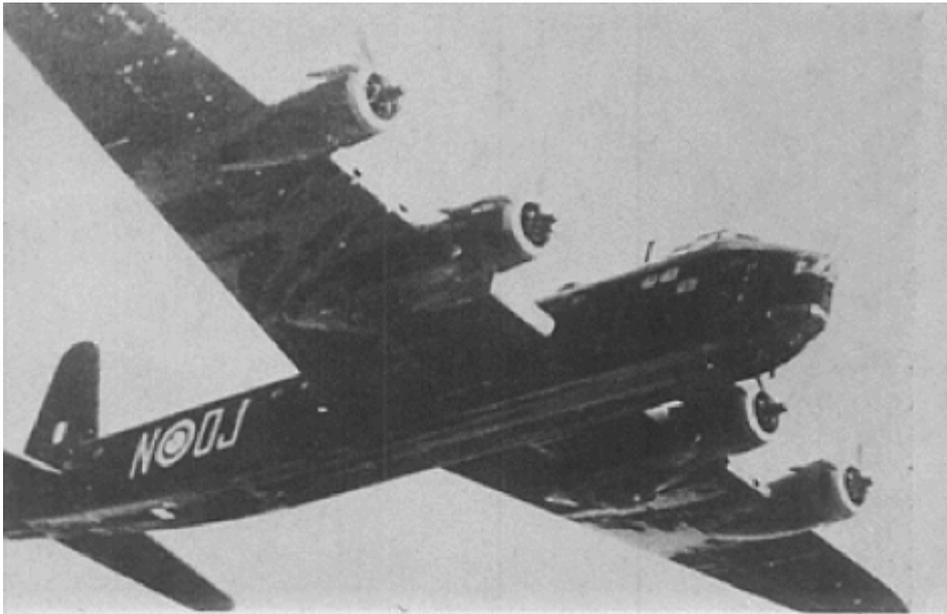
Les bombardiers américains

Nos amis britanniques nous ont fourni l'aide principale, l'aide permanente pendant les longues années de l'occupation. Les officiers français responsables des opérations ont été formés dans leurs stages et en ont conservé un agréable souvenir.

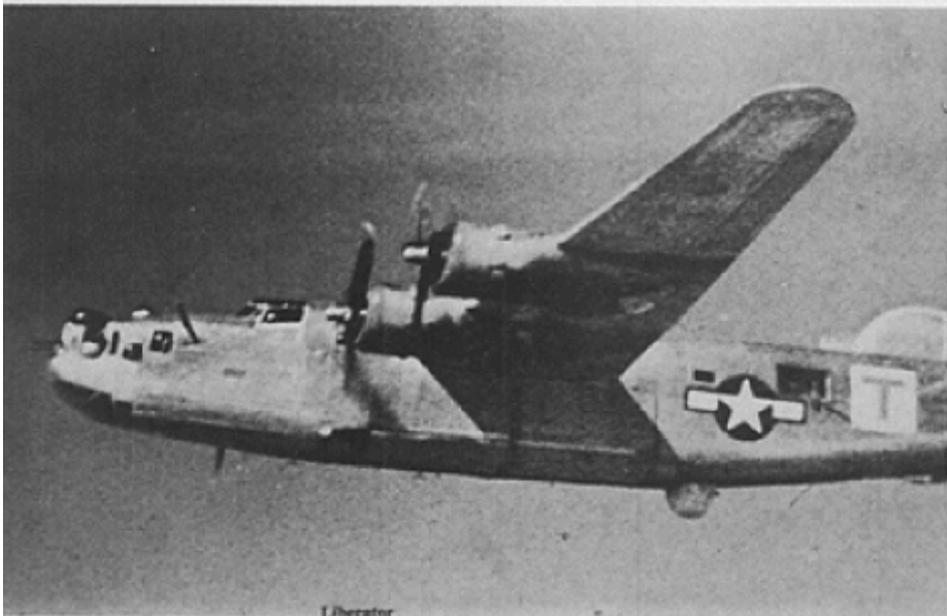
Mais nous ne devons pas oublier l'effort important que les Etats-Unis nous ont apporté à leur tour.

En 1944, les bombardiers de l'US Air Force venaient larguer leurs soutes d'armes sur nos terrains clandestins ou sur nos maquis. Venues de Grande-Bretagne ou d'Afrique du Nord, des vagues d'appareils nous ont apporté, notamment dans le Vercors, des tonnes de ces armes tant attendues.

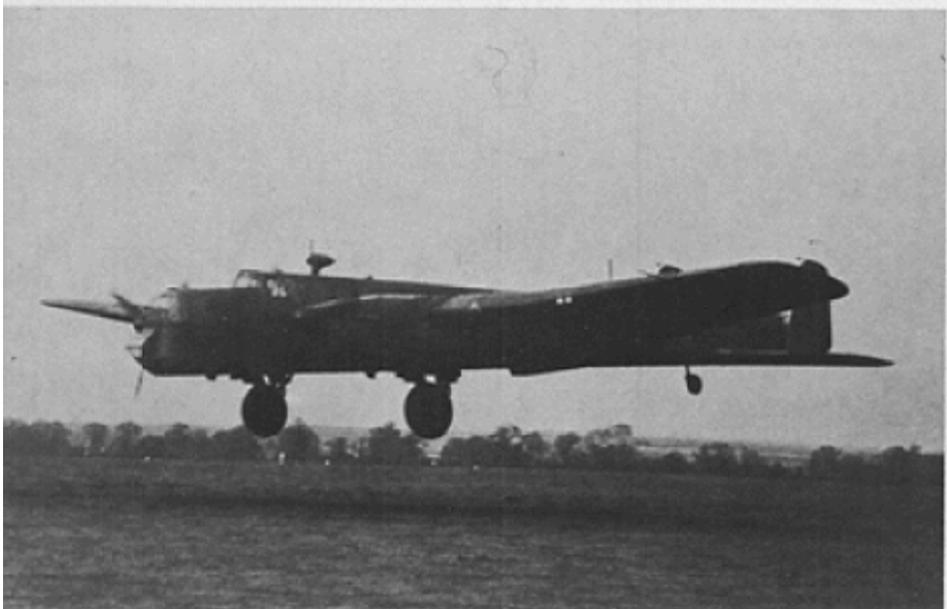
Les Dakota n'hésitaient pas à venir se poser sur les terrains clandestins « Hudson » pour y déposer agents, matériel et médicaments. Ils embarquaient au retour des aviateurs alliés descendus et récupérés par la Résistance sans oublier le courrier des réseaux.



STIRLING



LIBERATOR

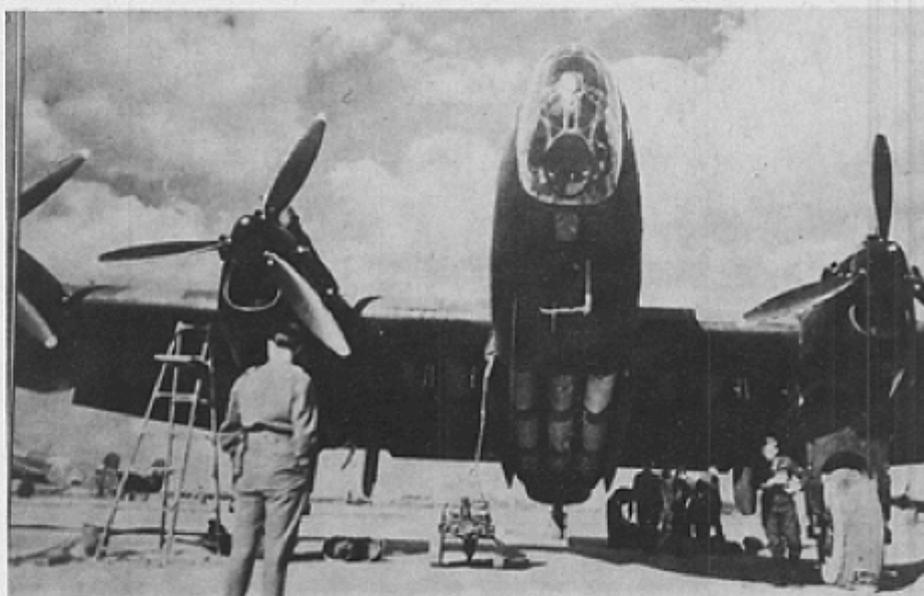


WHITLEY

HALIFAX



HALIFAX
avec 15 containers
dans ses soutes.



FLYING FORTRESS



Cette aide nous fut précieuse, au moment où le pays préparait le soulèvement qui devait participer à notre libération.

Pour les parachutages de nuit, les Américains utilisaient le bombardier B24 Liberator : envergure 33,5 m, longueur 20 m, 4 moteurs de 1 200 chevaux, vitesse de croisière 360 km/h, rayon d'action 4 500 km, armement dix mitrailleuses et 4 000 kg de bombes et, pour les opérations de jour, la fameuse Forteresse volante B 17 : envergure 31 m, longueur 22 m, également quatre moteurs de 1 200 chevaux, vitesse de croisière 380 km/h, rayon d'action 4 800 km, plafond 11 000 m. Armée de dix mitrailleuses pour sa défense, elle pouvait emporter 8 000 kg de bombes.

Ils disposaient tous d'une autonomie suffisante pour « couvrir » toute la France. Cependant leur vitesse de croisière de 300 km/h en moyenne rendait dangereuses les missions dans le sud pendant les courtes nuits de l'été.

En effet, pour ne pas servir de cible trop facile à la chasse allemande, ils ne pouvaient aborder les côtes françaises qu'après la tombée de la nuit et devaient être de retour en Angleterre avant le lever du jour. La nécessité d'éviter les zones de flak ou de DCA leur interdisait la ligne droite et augmentait la longueur du trajet. Pour certaines destinations, ils pouvaient survoler la pleine mer, mais les distances se trouvaient là aussi, allongées. D'ailleurs, par la suite, une fraction de la zone Sud fut desservie à partir de bases aériennes installées en Afrique du Nord libérée.

Les bombardiers subissaient peu de transformations pour être affectés aux opérations spéciales. Les containers remplaçaient les bombes dans les soutes ce qui permettait un largage groupé. Une trappe était aménagée dans le plancher du fuselage pour faciliter les sauts des agents parachutés et le lancement des « paquets » qui accompagnaient généralement les containers.

Le Lysander

Jusqu'à fin 1942, le Lysander fut le seul appareil utilisé pour les atterrissages clandestins mais ses qualités pour ce genre de mission étaient telles qu'il continua de servir tant que durèrent les opérations.

C'était un monomoteur monoplan à aile haute. Il avait été conçu comme avion d'appui à l'armée de terre, d'observation rapprochée, de liaison et d'entraînement. Son train d'atterrissage, fixe, en forme de V renversé et d'une extrême solidité, avait été prévu pour que l'appareil puisse se poser sur des terrains de fortune, près des lignes de combat.

Des fentes de sécurité, au bord d'attaque de l'aile, s'ouvraient automatiquement avant la vitesse de décrochage et lui permettaient de se sustenter encore à 90 km/h, donc d'effectuer des atterrissages et des décollages courts, sur moins de 200 m, facilités en outre par un fletner efficace modifiant l'angle du plan fixe horizontal de l'empennage.

Son moteur de 9 cylindres en étoile Bristol Mercury développait une puissance de 870 chevaux ce qui lui procurait une vitesse de croisière de 250 km/h et une vitesse maximale de 370 km/h. Son réservoir d'essence de 400 litres, situé dans le dos du pilote, lui donnait une autonomie de 800 km.

D'une envergure de 15,25 m et d'une longueur de 9,30 m, il pesait à vide 1 800 kg et pouvait aisément emporter une charge d'une tonne.

L'équipage se composait de deux hommes : le pilote et un mitrailleur à l'arrière.



Des mitrailleuses et des petites bombes pouvaient être fixées sous des ailettes placées sur le côté extérieur du carénage des roues.

Pour les missions spéciales, il subissait quelques transformations. L'habitacle du mitrailleur était libéré pour recevoir des passagers. A deux, ils disposaient déjà d'une place restreinte. S'ils étaient trois, ils devaient se serrer sans pouvoir changer de position pendant les quelques heures de vol. Pourtant, plusieurs fois quatre personnes réussirent à s'entasser dans cette petite cabine malgré un inconfort total. Une échelle fixe, placée sur le côté gauche du fuselage permettait l'embarquement et le débarquement en pleine campagne, sans moyen extérieur.

Les supports de bombes et de mitrailleuses étaient supprimés. Mais surtout un réservoir supplémentaire de 650 litres, en forme de torpille et suspendu sous le fuselage, portait l'autonomie de vol à environ 2 000 km. Toute mission lui était donc interdite dans le sud de la France et en venant d'Angleterre au-dessous d'une ligne Périgueux-Valence.

Complètement désarmé, il ne devait sa sécurité qu'à sa faible vitesse qui lui permettait de virer court et de manœuvrer en rase-mottes s'il le fallait. Le pilote chargeait les passagers de scruter à l'arrière le ciel pour l'avertir d'une éventuelle attaque de la chasse de nuit ennemie.

Lent et lourd, avec un armement inefficace tant pour l'appui au sol que pour sa propre défense, le Lysander était un mauvais avion de combat. Par contre, il s'est révélé comme l'appareil idéal pour les missions secrètes et, à ce titre, il a rendu les plus grands services.

Le Hudson

Cet avion à aile basse était construit aux Etats-Unis par la firme Lockheed. Ses deux moteurs Pratt et Whitney Twin Wasp développaient chacun 1200 chevaux. Très particulier, son empennage comportait deux dérives en forme de poire. Il était muni d'un train d'atterrissage rentrant mais sa roulette de queue restait fixe.

Ses caractéristiques étaient les suivantes : envergure 19,95 m, longueur 13,50 m, poids à vide 5,5 tonnes, poids maximal en charge 8 tonnes, vitesse maximale 400 km/h, vitesse de croisière 270 km/h, autonomie 3 400 km.

Conçu à l'origine comme avion de transport, la RAF l'avait commandé tout d'abord comme appareil d'entraînement à la navigation aérienne. Mais bientôt il était transformé pour le bombardement léger et la grande reconnaissance, surtout maritime.

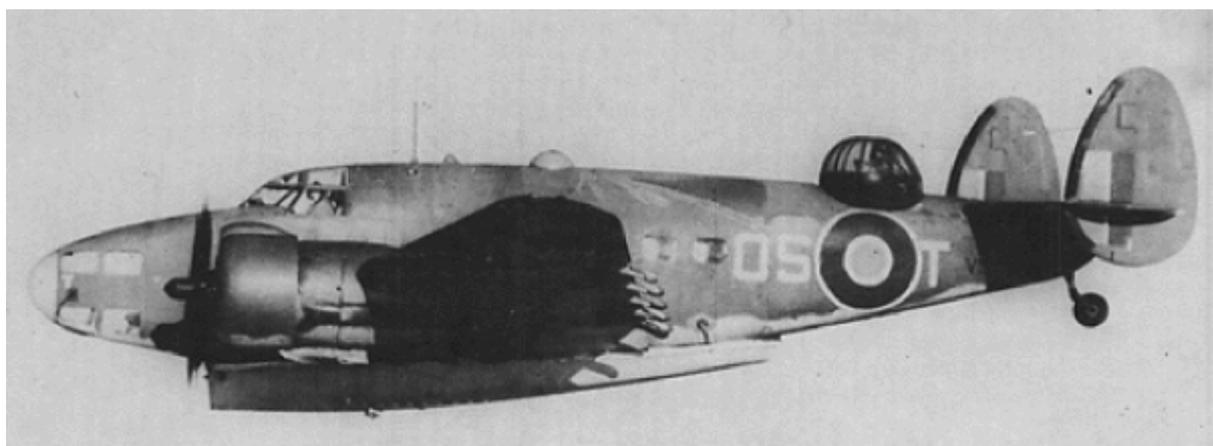
Son armement consistait en deux mitrailleuses fixées à l'avant et deux mitrailleuses jumelées dans une tourelle dorsale à l'arrière, et il pouvait larguer des bombes de 350 à 500 kg. Premier appareil à être équipé d'un radar pour la détection des sous-marins il fut surtout affecté à l'escorte des convois maritimes en Atlantique Nord.

Le Hudson commença à être utilisé pour les missions spéciales à la fin de 1942, sans faire l'objet de transformations importantes. Une trappe avait toutefois été aménagée dans le bas du fuselage pour de petits parachutages. Son équipage se composait d'un pilote, d'un navigateur et d'un radio-mitrailleur.

Les passagers avaient accès à la carlingue par une porte, prévue à l'origine et située à gauche, derrière l'aile. Dix personnes pouvaient prendre place mais l'intérieur n'étant nullement aménagé elles devaient s'asseoir à même le plancher ou sur leur valises, le dos appuyé aux structures du fuselage.

Son rayon d'action lui permettait d'accomplir des opérations sur tout le territoire sans restrictions. Mais si le terrain était situé très au sud, les nuits les plus courtes l'obligeaient éventuellement à se dégager sur la Méditerranée et à rejoindre l'Afrique du Nord au lieu de retourner directement en Angleterre.

Par ses capacités beaucoup plus grandes sur tous les plans, le Hudson était un heureux complément du Lysander. Mais il nécessitait des terrains beaucoup plus longs et un sol très ferme pour supporter sur les deux roues principales plus de 8 tonnes.



LOCKHEED HUDSON équipé d'un canot gonflable sous le fuselage.

Les appareils radio

Il n'est pas du tout question ici des postes émetteurs-récepteurs qui servaient aux liaisons entre la France et l'Angleterre ou l'Afrique du Nord, et qui sont décrits dans le chapitre des « Transmissions radioélectriques clandestines » mais des appareils dont l'emploi était réservé pour les opérations aériennes.

L'Eurêka

C'est un appareil de radioguidage uniquement émetteur, une balise-radio en somme. Ses ondes, dans la gamme des ultra-courtes, partent dans toutes les directions en s'évasant. Elles ne sont pas reçues au sol, donc ne sont pas détectables par les stations de repérage de l'ennemi. La portée atteint 180 km environ.



Les premiers appareils parachutés sont volumineux et lourds, contenus dans une caisse en bois. Ensuite l'ensemble du poste tiendra dans un étui de toile molletonnée muni de bretelles et portable sur le dos comme un sac de montagne. Il est alimenté par une batterie d'accumulateurs. Un mât de quelque 3 à 4 mètres de haut porte une antenne à trois branches.

Installé sur le terrain de parachutage ou d'atterrissage, l'Eurêka est mis en service pendant les heures d'attente prévues. Il reste en veille, sans émettre, mais se met de lui-même en fonctionnement s'il en reçoit la demande d'un bombardier survolant sa zone de portée. Un faible grésillement indique alors qu'un avion s'est branché sur lui, donc qu'il arrivera bientôt sur le terrain.

Les appareils de la RAF sont équipés d'un poste appelé « Rebecca » dont le principe est celui du radar. Les ondes qu'il émet sont réfléchies par l'Eurêka. Une antenne principale lui permet de signaler la distance et deux autres antennes la direction de l'Eurêka.

Cela se matérialise sur le tableau de bord de l'avion par un tube cathodique d'environ onze centimètres de diamètre. Une ligne verticale graduée partage le cadran en deux. Elle indique les distances en miles, le zéro se situant vers le bas.

Le pilote, qui vient effectuer une opération, a coupé, pour sa sécurité, toute liaison radio lorsqu'il approche d'un territoire ennemi. Il navigue alors au compas, instrument de navigation aérienne ou maritime fonctionnant sur le principe de la boussole et indiquant en degrés, par rapport au nord, la direction suivie par l'appareil. Lorsqu'il estime qu'il arrive dans la zone de portée de l'Eurêka, il met en service le Rebecca. Un trait bleu apparaît alors derrière la ligne graduée, et sa longueur indique à quelle distance il se trouve de sa destination. Un autre trait bleu horizontal, situé au sommet du trait vertical précise dans quelle direction se situe l'Eurêka. S'il est plus long à droite (ou à gauche) cela signifie que la balise radio se situe sur la droite (ou la gauche) de sa ligne de vol. Le pilote manœuvre pour que le trait s'équilibre de part et d'autre. Il sait alors que le terrain est exactement devant lui et lit la distance qui le sépare de lui sur la ligne graduée. Lorsque le trait bleu vertical arrive à zéro, l'avion se trouve exactement au dessus de l'Eurêka.

La précision de ce système de radio-guidage était telle qu'un bombardier pouvait éventuellement larguer, par exemple au-dessus d'une nappe de brume, donc sans voir le sol, avec une précision de l'ordre de cent mètres.

L'Eurêka pouvait avoir d'autres utilisations. Imaginons que la RAF reçoive pour mission de détruire un objectif si bien camouflé qu'on ne peut pas le distinguer d'avion. Bien sûr, elle possède les coordonnées exactes, mais l'opération n'est pas assurée du succès, même en employant de gros moyens, en raison d'une marge inévitable de précision de navigation. Mais si un agent au sol place un Eurêka exactement à 5 miles au nord du centre du périmètre à détruire, la vague de bombardiers, faisant son approche dans le sens sud-nord peut lâcher ses bombes lorsque le Rebecca indique la distance de 5 miles. L'objectif sera certainement atteint.

L'Eurêka dont la technique, à l'époque, était ultra-secrète et non connue des Allemands, était équipé d'un système d'autodestruction pour essayer d'éviter que son système de fonctionnement soit analysé par l'ennemi.

L'Eurêka-Beacon

Si cet appareil fonctionne pratiquement comme l'Eurêka normal, son utilisation est toute différente. Il s'agit d'un véritable radio-phare au service de tous les avions dont l'itinéraire coupe la zone couverte par le Beacon ou qui font en sorte de survoler cette zone.

La RAF demandait son installation sur un point précis, choisi par elle. Il devait fonctionner toutes les nuits, sauf lorsqu'une phrase convenue passait aux messages personnels de la BBC, ce qui signifiait qu'aucun avion ne devait naviguer aux alentours ce jour-là.

Comme les phares normaux aériens ou maritimes qui lancent, chacun des signaux lumineux différents pour être identifiés, ce radio-phare émettait en morse radio deux lettres différentes chaque nuit pour plus de sécurité. Les navigateurs des bombardiers, connaissant par leur Rebecca la direction, la distance et la situation exacte de cette balise, pouvaient alors faire le point précis de leur position et corriger éventuellement leur cap de navigation pour poursuivre leur route vers l'objectif à atteindre.

Le S-Phone

Le S-Phone (téléphone secret) est un petit émetteur-récepteur portatif en phonie. L'appareil lui-même, très léger, environ du volume d'une boîte de vingt-cinq cigares, se fixe par des sangles sur la poitrine de l'opérateur. Il porte une antenne qui s'éloigne d'abord horizontalement sur quelque 25 cm puis se déploie en deux branches verticales d'une longueur totale de 60 cm environ.

Il est équipé d'un casque à deux écouteurs très insonorisés et d'un micro de bouche très enveloppant, ce qui permet le secret total de la conversation, même pour une personne située à côté de l'opérateur. Son alimentation est assurée par une série de six petits accumulateurs au cadmium-nickel, logés par deux dans trois des cinq poches fixées sur une solide ceinture. Les deux autres poches sont réservées à une boîte d'alimentation transformant le courant des accus et à l'ensemble casque-microphone. Le poids total avoisine 7 kg.



Sa portée est difficile à définir avec précision tant elle est changeante. Un avion à haute altitude se trouvant face à l'opérateur peut capter son émission à plus de 60 km. Mais sur le plan pratique, étant donné la hauteur de vol d'un avion qui recherche un terrain et le fait que l'opérateur ignore cette présence et ne peut donc faire face, on peut dire qu'elle est, en moyenne, qu'une quinzaine de kilomètres.

Les ondes du S-Phone ne sont pas détectables du sol, du moins à plus de 1 500 m. Elles se propagent en ligne droite, comme un faisceau lumineux, c'est-à-dire que tout obstacle les arrête. Aussi l'opérateur doit-il se tenir sur un point dégagé de tous côtés. Son propre corps étant, lui-même un obstacle et le casque l'isolant de tout bruit extérieur, un aide, les deux mains sur les épaules, le dirige sans arrêt face au vrombissement de l'avion, dès qu'il est perceptible, pour obtenir le maximum d'audition.

L'utilisation du S-Phone était double. Généralement, il servait à diriger l'avion vers le terrain de parachutage ou d'atterrissage. En principe, la communication était possible un peu avant que le bruit des moteurs soit perceptible.

Tout d'abord, il fallait s'identifier. Or chaque officier d'opérations avait un code personnel pour les messages de la BBC. Par exemple, « d'Albert à Tommy ». Albert était le BCRA et Tommy l'officier en mission. C'était cette phrase conventionnelle qui servait pour les communications S-Phone, « Albert » devenant l'avion de la RAF et « Tommy » l'agent au sol.

Une fois l'identification mutuelle assurée, le balisage du terrain est allumé et la lettre de reconnaissance envoyée. L'opérateur, en se basant sur la direction du bruit des moteurs, qui correspond d'ailleurs à celle de la plus forte audition, guide l'avion vers lui en lui signalant le cap à suivre. Ensuite, il peut lui demander de donner, avec ses feux, le signal de reconnaissance, lui indiquer la force du vent, éventuellement la hauteur approximative du plafond des nuages, lui faire préciser le nombre de containers et de paquets qui seront largués en un seul ou deux passages, etc. La conversation doit se poursuivre jusqu'à ce que l'avion indique : « Opération terminée ».

La deuxième utilisation du S-Phone consistait à permettre une conversation « téléphonique » entre un responsable du BCRA qui avait pris place dans un avion et l'officier d'opérations, lorsqu'un sujet important la nécessitait. Rendez-vous avait été pris à l'avance, par câble, sur un point précis, en principe un terrain de parachutage. Le bombardier tournait alors en rond pour ne point s'écarter de la zone d'audition pendant que les deux correspondants échangeaient consignes et renseignements avec l'énorme avantage d'avoir les réponses immédiates aux questions posées.

Le MCR Biscuit

Ce récepteur-radio, Miniature Communication Receiver (poste récepteur miniature), était appelé Midget et plus couramment encore Biscuit car son emballage rappelait étrangement les grandes boîtes de fer blanc cubiques utilisées pour la vente et la conservation des biscuits.

A l'époque du transistor roi, cet appareil semble bien archaïque. Mais alors les tubes radio ou « lampes » même miniaturisés étaient assez volumineux et, en outre, consommaient beaucoup d'énergie.

L'armée anglaise disposait de postes de TSF portables avec haut-parleur. Ils étaient alimentés par une batterie d'accumulateurs de voiture et devaient bien peser quinze kilos.

Aussi, en comparaison, le MCR apparaissait par son poids et son volume, comme une merveille de la technique de l'époque. Le poste lui-même de quelque vingt centimètres de long pesait 1,250 kg environ. Quatre selfs interchangeables permettaient de capter les émissions de 20 à 3 000 m de longueur d'ondes. Il était livré avec trois piles, chacune de plus d'un kilo et assurant trente heures



d'écoute. Pour économiser l'énergie, il n'avait pas de haut parleur mais un casque à deux écouteurs. Une antenne souple de neuf mètres de long, enroulée sur une carte en bakélite, devait être tendue sur deux mètres au moins et si possible sur toute sa longueur. Le fil de terre n'était pas indispensable mais son usage augmentait le volume de l'audition.

Un grand nombre de ces récepteurs furent parachutés en 1944, pratiquement un par terrain en service. En effet, on pouvait craindre, qu'à la suite de bombardements ou de sabotages, surtout pendant la période allant du débarquement à la Libération, le courant électrique soit coupé avec, pour conséquence, l'impossibilité d'écouter les messages de la BBC, donc de réaliser les opérations de parachutage et d'atterrissage au moment ou celles-ci seraient le plus nécessaires.

Deux autres récepteurs, encore plus miniaturisés furent parachutés un peu plus tard, mais en nombre limité. En principe, ils étaient réservés aux agents du BOA ou de la SAP qui se déplaçaient continuellement : l'Emerson, tout entier logé dans un étui d'un volume semblable à un livre de 1 000 pages et le Midget de poche gros comme un étui de cinq cigares avec ses écouteurs minuscules contenus dans une boîte cylindrique guère plus grande que celle des pastilles Valda ou similaires.

Les générateurs

Comme on le sait déjà, l'Eurêka et le S-Phone étaient alimentés par des batteries d'accumulateurs. Pour les postes émetteurs-récepteurs utilisés pour les liaisons radio avec Londres ou Alger, une boîte d'alimentation permettait de les brancher soit sur le secteur, soit sur des accus. Ces derniers devaient bien sûr être rechargés. Le moyen le plus utilisé restait le chargeur normal branché sur le courant domestique. Mais la crainte de coupures d'électricité et aussi le fait que l'entretien de ces appareils était parfois assuré par des maquis dépourvus, pas toujours d'ailleurs, de prises de courant, voulurent que toute une gamme de générateurs soit mise à la disposition des officiers d'opérations. Certains étaient à main : le « manitor » (il fallait se relayer), d'autres à pédales : le « pédaltor » (bicyclette immobile). Le modèle le plus utilisé et le plus pratique était le « génégroup » avec un moteur à essence. Le plus inattendu restait le générateur à vapeur : de la grosseur d'un grand faitout, c'était une merveille de petite mécanique fonctionnant parfaitement bien avec quelques branches de bois mort.



Containers et contenu

Les modèles

Il fallait non seulement que le matériel parachuté soit emballé, ce qui va de soi, mais encore que ces emballages puissent se loger dans les soutes à bombes des avions. Leur gabarit devait donc approcher de celui des grosses bombes utilisées.

La RAF qui, seule, effectua des parachutages pendant les trois premières années de la guerre, avait adopté deux types principaux de containers ayant tous deux sensiblement les mêmes dimensions hors-tout, c'est-à-dire des cylindres d'un diamètre d'environ 40 cm et d'une longueur de 1,72 m. On les appelait parfois les « tubes ».

Le container type « C » était monobloc en tôle nervurée et s'ouvrait dans le sens de sa longueur. Il était composé en réalité de deux demi-coques assemblées d'un côté par des charnières et, de l'autre, par trois verrous maintenus fermés par des clavettes. Quatre fortes poignées permettaient son transport par quatre hommes. Son poids variait selon son contenu de 120 à près de 200 kg.

A l'une de ses extrémités, se trouvait inclus dans les dimensions le logement du parachute de quelque 15 cm de profondeur. Il restait donc une longueur utile d'environ 1,50 m ce qui permettait d'y loger les armes longues : fusils mitrailleurs, mitrailleuses, lance-roquettes anti-char, etc.

Ils pouvaient aussi contenir trois autres cylindres de tôle de 35 cm de diamètre et de 45 cm de hauteur appelés cellules. Elles étaient fermées par un couvercle muni de quatre ergots qui le verrouillaient et de deux poignées pour le transport. Des disques de contreplaqué étaient placés entre chaque cellule.

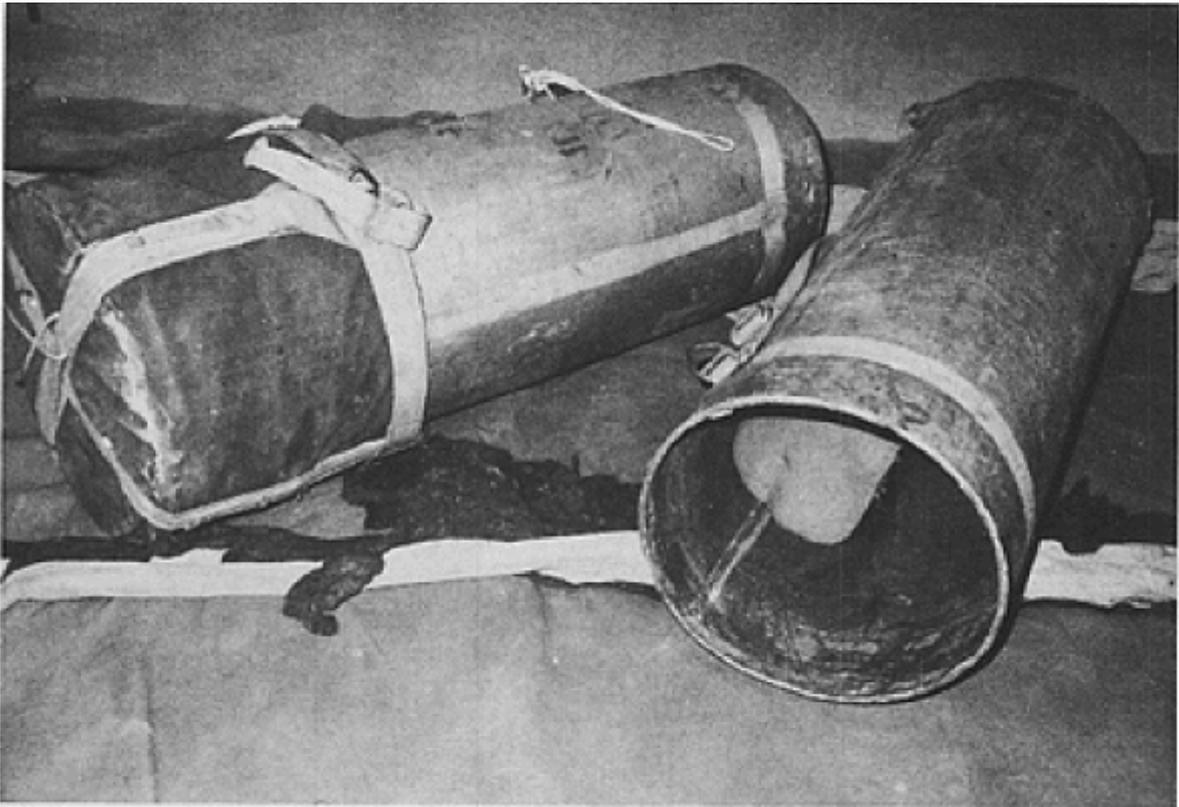
L'amortisseur de choc à l'arrivée au sol, qui a souvent disparu des exemplaires exposés dans les musées, était un tampon de caoutchouc mousse.

Le container type « H » était un assemblage de sept éléments. En partant du bas, c'est-à-dire la partie qui arrivait au sol, on trouvait l'amortisseur en forme de demi-sphère aplatie, en tôle ajourée qui s'écrasait au choc. Puis suivaient cinq cellules référencées A.B.C.D.E., s'emboîtant les unes dans les autres de quelques centimètres. Chacune d'elles représentait un cylindre de tôle de 37 cm environ de diamètre et d'une hauteur de 29 cm. Le couvercle était maintenu fermé par six ergots s'encastant dans des fentes. De petits anneaux permettaient le passage d'une sangle pour le transport.

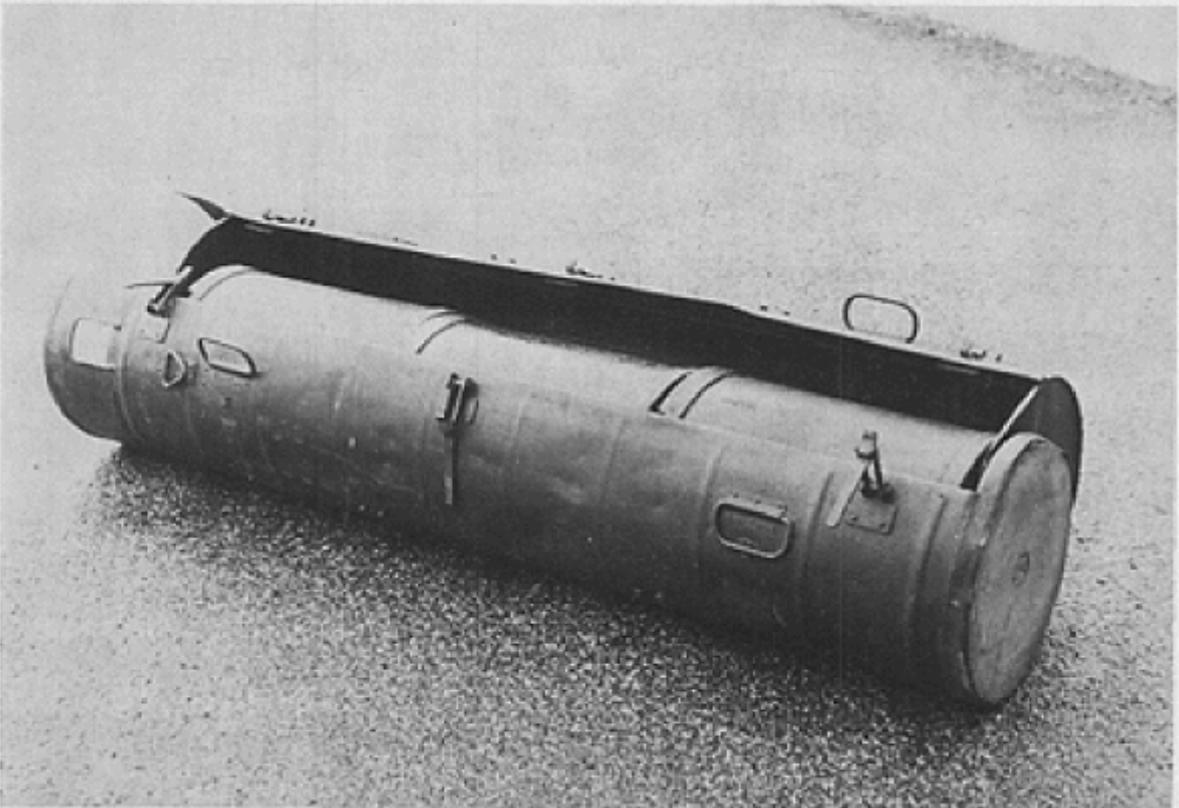
Les cellules A et B étaient chargées plus lourdement que les trois autres pour que le container prenne de lui-même, avant l'ouverture du parachute, une position verticale.

Venait enfin le logement du parachute. Le tout était réuni par deux tiges d'acier, filetées à leurs extrémités et qui bloquaient l'ensemble. Ce type de container, beaucoup moins résistant que le « C », servait au conditionnement de tout l'armement léger et du matériel de sabotage.

Sans être une règle absolue, car le besoin de larguer du matériel spécial restait constant, une standardisation du contenu des containers était établie, ce qui facilitait grandement les inventaires. Ainsi, chaque agent des opérations aériennes savait, en consultant le catalogue, le détail du matériel que comprenait un « H » ou un « H5 » puisqu'il y avait cinq types standard de chargement.



Containers américains en carton toilé.



Container «C» avec 3 cellules.

En première urgence, était prévue, lors du débarquement des Forces alliées, l'exécution du « Plan Vert », c'est-à-dire le sabotage des voies ferrées ayant pour but d'empêcher les armées allemandes de se regrouper rapidement pour faire face aux troupes débarquées. Une attention particulière était apportée pour que la Résistance dispose des moyens nécessaires.

Aussi, dans certains parachutages, un groupe de sept containers, marqués en vert, devait être réservé pour cette action. Encore existait-il cinq compositions différentes de matériel, précisées dans une autre page du « Nouveau catalogue des containers ».

Les Américains utilisaient des containers plus diversifiés. Certains se présentaient comme des tubes avec un couvercle, genre tube d'aspirine. D'autres, au lieu d'être cylindriques avaient une forme octogonale. Ils pouvaient être en tôle, en carton fort toilé ou en contre-plaqué. Certains étaient des sacs de forte toile. En général, ils étaient plus courts que les containers anglais.

Si, au début des opérations, les parachutes étaient en soie naturelle blanche, bien tentante pour les membres des comités de réception, ensuite ils devenaient en toile de coton teinté en kaki et beaucoup moins convoitée.



Le catalogue des containers énumérait les principaux matériels parachutés mais sous des appellations pas toujours compréhensibles par tous. La liste ci-après, bien qu'incomplète, donnera néanmoins une idée plus précise :

— des explosifs, notamment le fameux « plastic » très puissant mais étonnamment maniable, et les chefs saboteurs aimaient à démontrer qu'on pouvait s'en servir pour faire cuire tranquillement une omelette,

— toute la gamme des accessoires pour l'utilisation des explosifs : amorces, détonateurs, cordon bickford ou mèche lente, cordtex ou cordon détonant, toutes sortes d'allumeurs (crayons à retardement, allumeurs à traction, à pression, à déclenchement, électriques, etc. et beaucoup d'autres).

— des charges préparées. On en citera deux seulement : le Clam (250 g de plastic dans une enveloppe de bakélite, munie d'aimants qui facilitent la pose sur les pièces métalliques à détruire) et le Limpet (même principe que le Clam mais étanche, il servait à couler des navires en plaquant les charges contre la coque, en dessous de la ligne de flottaison).

Pour certains gros sabotages stratégiques, des charges spécialement étudiées étaient préparées en Angleterre :

— toutes sortes de dispositifs incendiaires, depuis l'incendiaire de poche à retardement jusqu'à la bombe thermique d'un kilo.

— et puis, les armes : poignards, pistolets et revolvers (certains avec silencieux), grenades mills n° 45 et grenades gammon n° 82, mitraillettes Sten et Thompson, carabines américaines, fusils anti-chars Boyes, lance-roquettes Piat (Projector Infantry anti-Tank) et Bazooka, mines anti-chars, crève-pneus, etc.

— sans compter le matériel spécial : postes émetteurs-récepteurs pour les liaisons avec Londres et Alger, postes récepteurs, postes de radioguidage, accumulateurs, générateurs, caractères et encre d'imprimerie voire du papier, appareils duplicateurs, pansements, médicaments et même de petites motos, etc.

— enfin, des fonds, certes bien modestes par rapport aux besoins. A la Libération, certains bruits ont couru laissant croire que des résistants ont pu trouver à leur disposition des sommes rondes dans certains parachutages. Inutile de préciser que c'est faux. Les « budgets » étaient largués ou amenés par atterrissage sous la responsabilité personnelle de l'officier régional d'opérations qui était prévenu de l'arrivée. Une liste pour la répartition était jointe et celle-ci se faisait sous une autre autorité, notamment celle des Délégués Militaires Régionaux. Les disponibilités en billets français des banques anglaises et américaines n'étant pas sans limite, des « Bons de la Libération », difficilement négociables d'ailleurs, non pas en raison de la méfiance qu'ils pouvaient inspirer, mais à cause de leur montant trop élevé, représentaient parfois un pourcentage important des sommes envoyées pendant les mois précédant la Libération.

Les chefs OPS pouvaient, en outre, demander par câble des matériels spéciaux. Et, pour quoi ne pas le dire, les agents parachutés recevaient une valise, de temps en temps, contenant des vêtements (un tailleur à Londres avait leurs mesures) et quelques conserves.

La répartition des armes

En 1941, ce problème ne se posait pas. Les quelques containers de propagande reçus ne suscitaient pas de jalousie. D'ailleurs seuls quelques rares initiés en avaient connaissance.

L'arrivée en zone Sud en 1942 des officiers de liaison fit naître des espérances bientôt déçues car leurs demandes d'opérations ne furent guère exaucées. Le peu de matériel reçu a dû être réservé aux opérations de sabotage demandées par l'Etat-Major interallié et pour des actions ponctuelles suggérées par des groupes francs et dont l'utilité était reconnue par des responsables.

Jean Moulin supervisait d'ailleurs la répartition.

En outre, les premiers maquis, qui se formaient pour accueillir les réfractaires au Service du Travail Obligatoire en Allemagne (STO), désiraient, et c'est bien compréhensible, d'une part pouvoir se défendre et d'autre part, préparer des actions offensives.

Les officiers d'opérations se trouvaient donc en face de demandes énormes alors que les réceptions demeuraient encore modestes. Il fallait répartir la pénurie pour la meilleure utilisation positive des petites quantités disponibles, conformément aux ordres reçus.

Les points de vue des deux partenaires, le fournisseur c'est-à-dire l'Angleterre et le demandeur, c'est-à-dire la Résistance, étaient fort différents.

D'un côté, on acceptait de distraire quelques avions de l'effort général de guerre pour procurer des armes et des explosifs à des équipes dont l'action immédiate était payante sur le plan des résultats et évitait à la RAF des opérations de bombardements, sans trop songer aux problèmes intérieurs de la Résistance. Certes, on prévoyait déjà certains plans de sabotage à mettre en œuvre lors du débarquement. Mais de ce côté-là, on savait que le temps n'était pas encore venu.

De l'autre côté, sans se soucier des possibilités, on exigeait beaucoup et immédiatement, sans connaître le calendrier des actions de masse à conduire, mais dans un but grand et noble : lutter contre l'ennemi, pour la libération et aider les alliés dans leur offensive finale.

Dans ces conditions, la tâche des officiers d'opérations n'était pas facile. Ils furent injustement critiqués. On les accusait de stocker des armes par plaisir alors qu'ils conservaient le strict minimum pour les actions stratégiques portant des coups redoutables à l'ennemi.

En responsables, ils remplirent leur mission avec conscience, sans se soucier de quelques bavardages démagogiques et peu raisonnés. Il est bon que cela soit nettement affirmé.

Après l'arrestation de Jean Moulin, les Délégués Militaires Régionaux (DMR) progressivement mis en place dans chaque région à partir de la fin de l'été 1943, avaient la responsabilité de la répartition des armes. Bien que les conditions puissent être différentes dans chaque région, souvent ils déléguaient leurs pouvoirs aux chefs OPS. Il faut préciser que l'Armée Secrète s'était structurée et disposait de cadres affirmés, notamment à l'échelon régional. Les différents plans d'action étudiés et leur exécution prévue, il restait à établir les moyens matériels nécessaires et leur répartition géographique.

Les trois responsables régionaux, DMR, chef AS et chef OPS, pouvaient se réunir pour étudier ensemble les problèmes de répartition. La solution souvent adoptée consistait à remettre aux responsables départementaux AS puis FFI les armes réceptionnées dans leur département. Ils en prenaient possession pour le compte du chef régional à qui le chef OPS communiquait le double des inventaires si nécessaire.

Il est évident que des initiatives commandées par l'urgence d'une situation, ou pour appuyer des éléments très actifs, pouvaient être prises par les différents échelons.

Les mois passant, le nombre des opérations augmentait pour éclater d'avril à août 1944, les Américains venant seconder l'effort des Britanniques.



Les parachutes détachés sont regroupés. Il va falloir aller ramasser les containers.



Photographie d'un parachutage réel. Le modèle des containers indique qu'il s'agit d'une opération de l'U.S. Air Force.