

La technique des opérations

Durant les années d'occupation, surtout en 1942 et 1943, des avions de la RAF, à l'occasion de missions de bombardement ou de parachutage, survolaient des agglomérations et lançaient des paquets de petits journaux imprimés sur papier bible. Les exemplaires étaient dispersés au gré du vent, et, le matin, certains habitants pouvaient trouver, dans la rue ou dans leur jardin « Le courrier de l'air » leur apportant, sur les opérations militaires notamment, des informations autres, on s'en doute, que celles qui étaient diffusées par la radio ou la presse de Vichy sous contrôle allemand.

Des bruits commençaient à courir : les Anglais ne larguaient pas uniquement des journaux mais aussi, dans la campagne reculée, des armes et d'autres matériels. Et beaucoup de croire que ces parachutages étaient effectués au hasard et que le contenu des colis restait à la disposition des personnes qui les découvraient. C'était naïf, bien sûr, mais la population, dans son ensemble, pouvait-elle imaginer que des liaisons radio établissaient des communications quotidiennes entre la France occupée et la France Libre à Londres ?

Certains faits pouvaient d'ailleurs accréditer ces rumeurs. Si, lors des parachutages, le largage des containers restait groupé car effectué par commande du pilote, les paquets étaient basculés dans le vide par la trappe de l'avion, les uns après les autres, par les hommes de l'équipage et se trouvaient souvent répartis sur une grande distance à leur arrivée au sol, parfois même, et les cas sont connus, sur plusieurs kilomètres.

Dans la nuit, il n'était pas toujours possible à l'équipe responsable d'en récupérer la totalité. Et il est vrai que parfois un agriculteur, allant cultiver son champ de bon matin, trouvait un de ces colis accroché à son parachute. S'il osait le déballer, souvent le contenu ne l'intéressait guère et s'il n'avait pas quelque accointance avec la Résistance, à plus forte raison s'il était vichyste, il alertait la gendarmerie ou la milice.

Les précisions qui vont suivre montreront qu'en réalité ces opérations étaient soigneusement préparées sous la responsabilité des organisateurs. Ces détails apparaîtront peut-être fastidieux à certains. Pour d'autres, ils constitueront un appel d'instants ardemment vécus et qui ont marqué leur mémoire. Ont-ils été déjà publiés ? Ce n'est pas certain. Alors il est nécessaire de le faire tant que cela est encore possible.

Les terrains

Avant de demander une opération aérienne, qu'elle soit de parachutage ou d'atterrissage, il fallait d'abord rechercher l'endroit où elle pourrait être effectuée avec le maximum de chances de réussite et la meilleure sécurité possible. Les normes exigées de ce qu'on appelait le « terrain » variaient selon le genre d'opération auquel il était destiné.

Les terrains de parachutage

Il existait quatre sortes de terrains de parachutage :

— le terrain « Arma » ne pouvant recevoir que du matériel,

— le terrain « Homo » dont les dimensions et la nature du sol permettaient d'accueillir des agents parachutés, sans risquer pour eux de tomber sur un arbre, de s'empaler sur un pieu de clôture ou de se casser une jambe sur un sol rocailleux ou inégal ; l'arrivée à terre d'un parachutiste correspondait à un saut de six mètres de haut avec alors une voiture de quarante mètres carrés.

— le terrain « Arma-dépôt » muni d'un appareil de radio-guidage Eurêka, et souvent d'un S-Phone. Chaque nuit, une équipe solide devait assurer une veille permanente avec de sérieux moyens de transport. En effet, en plus des opérations programmées pour lui, ce terrain devait être capable de recevoir chaque nuit, et sans le moindre avertissement préalable, la charge d'un ou de plusieurs bombardiers qui n'ayant pu larguer, pour une raison quelconque sur la destination prévue, se dirigeaient alors, grâce à leur Rebecca sur l'Arma-Dépôt pour ne pas ramener leur cargaison à leur base.

— le terrain « Homo-dépôt ». Il avait, bien sûr, le même équipement et le même rôle que l'Arma-Dépôt mais pouvait, en plus, recevoir des agents parachutés.

La recherche des terrains était confiée, en principe, aux responsables départementaux. L'officier régional d'opérations, ou un de ses adjoints, leur avait donné toutes les instructions nécessaires. Les emplacements possibles lui étaient signalés, la plupart du temps, par des unités de la Résistance. Il allait alors les reconnaître pour s'assurer qu'ils remplissaient bien toutes les conditions requises.

Le terrain Arma pouvait se contenter, à la rigueur, d'une surface de 400 mètres de côté mais il était toujours préférable de trouver une plus grande étendue. Les alentours devaient être assez dégagés pour faciliter la recherche des « paquets » parfois dispersés, comme on l'a déjà vu, sur une grande distance, ce que ne favorisait pas, par exemple, une forêt attenante assez dense. La nature du sol importait peu, l'essentiel étant qu'il n'y ait pas d'arbustes trop hauts qui pourraient cacher les lumières du balisage. Il devait être desservi par une route ou un chemin permettant l'évacuation du matériel reçu.

Il était nécessaire qu'il soit éloigné de plusieurs kilomètres, non seulement de toute présence d'Allemands, de miliciens ou de policiers susceptibles d'intervenir rapidement, mais plus généralement de toute habitation, à moins que les occupants soient bien connus comme sympathisants et qu'il n'existât aucun risque de dénonciation ou de bavardage. En effet, un bombardier quadrimoteur qui rôde au-dessus de la campagne pour rechercher le terrain, repasse plusieurs fois au-dessus du même endroit, descend à quelque 150 mètres pour lâcher ses parachutes, remet ses moteurs à plein régime pour reprendre de l'altitude, et cela fait du bruit, beaucoup de bruit dans le silence de la nuit.

Pour éviter les échecs, qui se terminaient dans les comptes rendus par des mentions telles que « avion pas trouvé terrain » ou « bruit avion au loin », il était préférable que le navigateur, après avoir suivi sa route pendant des heures uniquement au compas, puisse apercevoir au sol, sous le clair de lune, des repères caractéristiques pour se situer exactement : fleuve, rivière, lac, pont, ligne de chemin de fer, enfin toute association de signes distinctifs qui peuvent se retrouver sur une carte de navigation aérienne. Que de fois des avions sont passés à quelques kilomètres sans voir les faibles lumières du balisage. Il fallait encore que le bombardier, qui ne pique pas et ne se redresse pas comme un chasseur, puisse faire l'approche du terrain à faible altitude et se dégager sans risquer de heurter une colline trop proche.

Quand toutes ces conditions étaient remplies parfaitement, il était nécessaire de s'assurer qu'un groupe d'au moins douze hommes et appelé « comité de réception » serait automatiquement disponible pour n'importe quelle nuit, tout en n'étant averti que quelques heures à l'avance. Certains membres effectueraient le balisage, d'autres assumeraient la défense du terrain et, le parachutage effectué, tous les disponibles se chargeraient de la manutention des lourds containers. Un responsable était nommé. Il prenait le titre de « chef du terrain ».

Se posait alors le problème du transport. Des moyens suffisants devaient exister à tout moment sans qu'une défection puisse être envisagée. Ce pouvait être le ou les camions à gazogène d'un transporteur ami, les chars à bœufs d'un fermier voisin tout acquis à la cause ou le véhicule d'une administration laissé la nuit à la garde d'un chauffeur, quand ce n'était pas celui de la... gendarmerie.

Restait enfin à découvrir le lieu de stockage des armes parachutées, ce qu'on appelait les caches provisoires. Ce n'était pas le plus facile. Cet endroit ne devait pas être trop éloigné du terrain car, après le vacarme dispersé tous azimuts par l'avion, les longues promenades pendant le couvre-feu, avec un chargement on ne peut plus compromettant, n'étaient pas recommandées. Il devait être très sûr pour ne pas être découvert même si une enquête, accompagnée de fouilles dans le voisinage, avait lieu dans les jours suivants. Si possible, il devait être anonyme ou du moins ne pas mettre en cause directement un propriétaire de local car, en cas de découverte, c'était, pour ce dernier, le peloton d'exécution.

Cette enquête terminée, et après avoir inventorié les moyens disponibles, (nombre d'hommes, possibilités de transport, capacité des caches provisoires), le chef départemental attribuait au terrain une capacité. Elle était exprimée en nombre d'avions ou de containers.

Un bombardier, le Halifax notamment, larguait en principe 15 containers de 150 kg environ et jusqu'à 29 paquets soit une charge de 2,5 à 3 tonnes. Un terrain classé trois avions ou 45 containers disposait donc des possibilités certaines pour transporter et camoufler dix tonnes d'armes à chaque parachutage. Il est bon toutefois de préciser qu'au début des opérations, d'une part tous les avions ne pouvaient pas transporter une telle charge et d'autre part, elle était parfois répartie sur plusieurs terrains, si bien que des comités de réception ont pu ne recevoir, à la rigueur, qu'un seul container.

Le chef départemental situait alors très précisément l'emplacement des terrains sur une carte et en relevait les coordonnées. Il transmettait ensuite tous les renseignements à l'officier régional d'opérations.

Les mêmes conditions s'imposaient également pour un terrain Homo. Toutefois ses dimensions devaient être plus grandes : 600 mètres de côté et sa surface dépourvue de tout obstacle ou relief susceptible de provoquer une blessure à l'arrivée des parachutistes. L'hébergement de ces derniers devait être assuré par des familles sûres et non suspectées. Là aussi, la capacité d'accueil était indiquée.

Quant aux terrains Arma-dépôt ou Homo-dépôt, il va de soi qu'ils nécessitaient une très importante organisation. Le comité de réception assurant une veille chaque nuit, les hommes étaient obligés de se relayer. Les moyens de transport devaient être toujours présents ou immédiatement disponibles, et les caches pouvoir recevoir un tonnage très important. Les batteries de l'Eurêka étaient rechargées chaque jour. La présence d'un maquis voisin ou d'un important groupe clandestin était obligatoire pour que son fonctionnement puisse être assuré.

Maintenant, l'officier régional d'opérations, appelé souvent « chef OPS », OPS étant pour les câbles l'abrégié d'opérations, a reçu de son chef départemental tous les renseignements sur un nouveau terrain. Il en demande l'homologation à la RAF. Pour ce faire, il rédige un câble qui sera transmis au BCRA à Londres et qui se présente ainsi :

- POUR HOMOLOGATION TOP
- PRIMO QUATRE CINQ HOMO TOP
- SECUNDO SEPT CINQ TOP
- TERTIO QUATRE TROIS UN DEUX TOP
- QUARTO CINQ HUIT NEUF HUIT TOP
- QUINTO QUATRE SIX OUEST NORD OUEST SOUILLAC TOP
- SEXTO QUATRE HOMO QUATRE CINQ CONTAINERS TOP

MON OPS QUATRE DEUX DU UN QUATRE AVRIL FIN.

Ce qui signifie en clair :

- Pour homologation
- 1. 45 Homo : ce terrain porte le numéro 45. On peut y parachuter des hommes,
- 2. 75 : il se trouve sur la carte routière Michelin n° 75,
- 3. 4312 : sa longitude se situe à 43 mm à l'est du méridien 1,20 g,
- 4. 5898 : sa latitude se situe à 58 mm au nord du parallèle 49,80 g (pour les méridiens et les parallèles on ne prend qu'un chiffre de chaque côté de la virgule),
- 5. Ce qui correspond à 46 mm à l'ouest-nord-ouest de la ville de Souillac,
- 6. 4 parachutistes sont assurés de trouver un hébergement en toute sécurité. 45 containers peuvent être réceptionnés par opération ou encore possibilité d'un parachutage avec trois avions.

Enfin, ce câble appelé OPS (qui a trait aux opérations aériennes) porte le n° 42, et il est du 14 avril.

Ce message est alors codé, déposé avec d'autres dans la boîte aux lettres de la chaîne radio relevée chaque jour par un courrier qui porte le pli à l'endroit où l'opérateur va émettre pour sa prochaine vacation.

Quelques jours après, la RAF ayant donné son accord, le chef OPS reçoit le câble suivant :

- CONVENTIONS NOUVEAUX TERRAINS TOP
- PRIMO QUATRE CINQ LION TOP
- SECUNDO SES GRIFFES SONT GRANDES TOP
- TERTIO LES LILAS SONT BLANCS TOP
- QUARTO D TOP
- PRIMO QUATRE SIX... ETC...

Ainsi le terrain n° 45 homologué s'appelle Lion. Lorsque le message « ses griffes sont grandes » passera aux émissions de la BBC, un parachutage sera tenté la nuit même. Si l'opération est réussie, cette phrase sera abandonnée pour que personne ne puisse faire un rapprochement entre son audition et le largage qui a été effectué. Le message de réserve « des lilas sont blancs » devient alors le nouveau message d'exécution et une autre phrase sera envoyée en réserve.

Enfin le 4° D signifie que cette lettre de reconnaissance sera émise en morse par signaux lumineux lorsque l'avion s'approchera. L'équipage aura ainsi la certitude qu'il s'agit bien, dans ce périmètre, du terrain Lion et que l'équipe au sol est celle prévue, et non un faux balisage, puisqu'elle connaît la « lettre ».

Ces conventions sont transmises au chef départemental et par lui au chef du terrain qui est maintenant « en service ».

Mais si, pour une raison quelconque (stationnement d'unités allemandes à proximité, arrestation de membre du comité de réception, manque de cache ou de moyen de transport, etc.) la sécurité et le succès des opérations ne sont plus assurés, alors un câble signale à Londres « Lion devient inupro » c'est-à-dire « inutilisable provisoirement ».

En réalité, les terrains de parachutage ne manquaient pas. Les résistants voulaient des armes et désiraient assister à des opérations. Aussi les propositions étaient-elles nombreuses. Malgré une élimination sévère, chaque région disposait d'une réserve importante qui n'était toutefois pas dédaignée. C'était une assurance de pouvoir faire face à toutes situations. Mais il ne fallait pas, par contre, susciter trop d'espoir qui seraient déçus. En effet, tous les terrains ne furent pas utilisés, d'autant plus que la RAF avait tendance à « resservir » ceux qui avaient fait leur preuve et qui étaient faciles à « trouver ».

Les terrains d'atterrissage

Ceci est une autre histoire, aurait dit Kipling. Les résistants ne se sentant pas directement concernés ne signalaient pas souvent des emplacements susceptibles de convenir. Les chefs départementaux eux-mêmes, conscients des grandes difficultés d'homologation, craignaient de perdre leur temps en le consacrant à la découverte de ce mouton à cinq pattes. Ce qui explique que certains officiers régionaux d'opérations chargeaient spécialement un agent de la recherche de ces terrains difficiles à trouver dans un pays où la propriété est très morcelée.

Quelles étaient donc les conditions nécessaires ? D'abord les dimensions : si, pour faire atterrir un Lysander, une bande de 600 mètres sur 300 suffisait, pour le Hudson, le minimum était porté à 800 mètres sur 400. Ceci, bien sûr, avec un sol parfaitement plat, sans aucun vallonement, sans fossé, sans la moindre borne ni le plus petit arbuste. Au delà de la longueur de la piste, n'était accepté qu'un obstacle de deux mètres de haut en bordure, de quatre mètres à 100 mètres plus loin et ensuite de six mètres à 200 mètres.

En plus, l'axe d'atterrissage devait coïncider avec la direction des vents prédominants, car un avion atterrit et décolle toujours face au vent ce qui diminue la vitesse de l'avion par rapport au sol au moment où il touche ou quitte la terre et donc restreint les distances nécessaires. Une forte brise de côté rend trop périlleuses et pratiquement impossibles ces manœuvres délicates.

La consistance du sol avait une importance primordiale. Il devait évidemment être assez ferme pour supporter la charge de l'avion sans fléchir. Une herbe dense et rase sur une terre perméable et dure était l'idéal. Un champ de chaume pouvait à la rigueur convenir en période sèche car les racines affermissent la surface du sol. Mais qu'une forte averse survienne avant l'opération et l'avion, s'il ne piquait pas du nez ou ne faisait pas un cheval de bois, risquait avec des roues embourbées, de ne plus pouvoir manœuvrer au sol, à plus forte raison de ne plus pouvoir repartir.

D'ailleurs le meilleur des terrains pouvait devenir inutilisable en période de grande pluie. La responsabilité de l'officier d'opérations était entièrement engagée. Il avait toujours la possibilité de signaler l'état du terrain par câble, et éventuellement, si les raisons qui le rendaient inutilisable survenaient au dernier moment, de refuser l'atterrissage en n'allumant pas les feux de balisage plutôt que de voir l'avion immobilisé au sol et d'être obligé de le détruire en l'incendiant.

Un test simple, pour contrôler la résistance du sol, consistait à porter tout son poids sur un seul talon. Si ce dernier ne s'enfonçait pas, alors la fermeté était suffisante.

Toutes les conditions de sécurité devaient, bien entendu, être remplies comme pour un terrain de parachutage et notamment pas de poste allemand à moins de quatre kilomètres et pas d'habitation à proximité.

L'officier régional d'opérations reconnaissait personnellement le terrain vérifiant soigneusement toute sa surface, le mesurant dans tous les sens et notant chaque détail.

Un comité de réception était alors formé avec les meilleurs éléments locaux de la Résistance. L'hébergement clandestin des passagers, trois pour un terrain Lysander et dix pour un terrain Hudson, était prévu pour plusieurs jours dans des conditions de sécurité excellentes étant donné les qualités et les responsabilités importantes des voyageurs. Il fallait disposer aussi, bien entendu, de tous les moyens de transport nécessaires pour les hommes et les colis.

Restait alors à demander l'homologation. Un premier câble, fort semblable à celui qui était envoyé pour un terrain de parachutage, indiquait si les opérations prévues étaient pour avion Lysander ou Hudson et donnait les coordonnées. Il était préférable de les relever sur une carte d'état-major. La situation exacte ainsi définie, la nature du sol et les possibilités d'hébergement étaient précisées.

Puis suivait toute une série de câbles décrivant tous les détails du terrain. Par l'astucieux système de la description horloge c'était un véritable plan qui était envoyé par radio.

Voici d'ailleurs une liste des messages ayant réellement servi à l'homologation d'un terrain Hudson. Midi indique le nord et les chiffres des mètres.

Mon OPS 36 :

« Suite mon 35 top. Description horloge top de midi à 1100 à midi 15 à 1100 haie d'arbres de 8 mètres top de midi 15 à 1100 par midi et demi à 800 par 1 heure à 600 à 1 heure 45 à 480 haie d'arbustes de 5 mètres top de 1 heure 45 à 480 par 2 heures à 450 puis à 340 haie 2 mètres avec un arbre 8 mètres top. A suivre ».

Mon OPS 37 :

« Suite mon 36. De 2 heures à 340 par 3 heures à 250 par 4 heures à 250 à 5 heures à 330, haie d'arbres de 6 à 8 mètres. De 5 heures à 330 à 5 heures 10 à 370, palissades un mètre cinquante. De 5 heures dix à 370 à 4 heures 45 à 480, palissade un mètre cinquante et fossé 50 centimètres. A suivre ».

Mon OPS 38 :

« Suite mon 37. De 4 heures 45 à 480 par 5 heures à 520 à 5 heures 30 à 750, haie 2 mètres avec arbres 6 mètres. De 5 heures 30 à 750 par 6 heures à 650 à 7 heures à 640, chemin à niveau. De 5 heures 30 à 780 par 6 heures à 800 à 6 heures 30 à 780, arbres 5 mètres, réduits à 3 mètres par dénivellation. A suivre ».

Mon OPS 39 :

« Suite mon 38. A 7 heures à 600, ferme 6 mètres. De 7 heures à 600 mètres par 8 heures à 300 mètres par 9 heures à 200 mètres, par 10 heures à 250 par 11 heures à 400, à 12 heures à 1100, dénivellation d'environ 1 degré. A suivre ».

Mon OPS 40 :

« Suite mon 39. De 7 heures à 600 par 8 heures à 500 par 9 heures à 500 par 10 heures à 500 par 11 heures à 600 à 12 heures à 1100 arbres de 6 à 8 mètres réduits à 3 mètres par dénivellation. De 10 heures à 600 par 11 heures à 650, à 12 heures à 1100, route nationale 134 bordée arbres. Fin ».

Une feuille de papier blanc, sur laquelle on dessine un cadran d'horloge, un double décimètre et bientôt apparaît à l'échelle 1/10000 par exemple, la forme exacte du terrain avec tous les obstacles et toujours les dénivellations, comme le montre le plan ci-après tiré de ces câbles.

Après avoir étudié tous ces renseignements, la RAF envoyait un avion de reconnaissance qui photographiait le terrain, soit le matin, soit le soir, quand le soleil rasant projette des ombres allongées. Connaissant l'heure des prises de vues, donc l'angle de la lumière solaire, et l'altitude de l'avion, donc l'échelle de la photo il était aisé de calculer avec précision la hauteur de tout obstacle, de déceler la présence d'une simple touffe de bruyère et de confirmer les dimensions de la piste possible.

Malgré toutes ces précautions, il n'était pas exclu que d'autres précisions soient encore demandées. La RAF voulait savoir si une couleur rectiligne plus foncée sur la photo ne représentait pas un sillon dangereux, ou si une tache n'était pas un bournier, etc.

Alors qu'on lui câblait que les herbes paraissaient bien hautes sur un terrain et qu'on lui demandait de le faire faucher, un chef OPS répondait Laconiquement : Prière parachuter faucheuse.

Une autre fois, la photo d'un terrain soumis à l'homologation faisait apparaître des petites taches foncées qui n'étaient rien d'autre que des touffes d'herbes drues. La RAF craignant qu'il s'agisse de mottes de terre durcies demandait que le terrain soit hersé avant de donner son accord. Grâce à des connivences avec la Direction départementale des Ponts et Chaussées, il avait été décidé immédiatement qu'une route voisine devait être réparée de toute urgence. Le conducteur du rouleau compresseur choisissait la moindre occasion : pause casse-croûte, déjeuner, révision, panne, garde pour la nuit, pour aller stationner sur un bout de la piste prévue et estimait indispensable de sortir à l'autre extrémité pour reprendre son travail. Après quelques jours de cet étrange manège, une traction avant Citroën, malgré ses petites roues par rapport à celle d'un avion, pouvait atteindre 120 kilomètres-heure sur le sol parfaitement nivelé.

Dès la proposition d'homologation, le terrain avait reçu un nom pour la facilité des échanges de câbles le concernant. Si la RAF prenait une décision positive pour son utilisation, deux phrases lui étaient attribuées pour les messages personnels. La première, appelée « phrase d'avertissement » indiquait au chef OPS qu'un atterrissage serait tenté bientôt. Ce dernier avait en effet signalé le temps nécessaire qu'il lui fallait pour que les passagers prévus au départ puissent être regroupés et présents dans les asiles à proximité du terrain. Eventuellement, il se rendait lui-même à l'avance sur les lieux si la distance était grande de son PC afin que sa présence soit assurée lorsque passerait à la BBC la deuxième phrase dite « phrase d'exécution » qui annonçait l'opération pour la nuit même. En réalité, chaque cas pouvant être différent, le chef OPS organisait comme il l'entendait les préparatifs de l'opération.

Le terrain homologué et les phrases attribuées, il était déclaré en service. Les chances étaient grandes de le voir fonctionner rapidement car ces pistes clandestines n'étaient pas trop nombreuses.

Les programmes

Les opérations de parachutage étaient demandées par l'officier régional d'opérations. Des réunions se tenaient avec le Délégué Militaire Régional et le Chef régional de l'Armée Secrète pour définir les besoins prioritaires. Mais comme chacun savait que seul un pourcentage des demandes serait finalement réalisé, le chef OPS établissait seul les priorités, en tenant compte des besoins les plus urgents en armes et en explosifs qui lui étaient signalés, en prévision des actions à mener. Il répartissait également les demandes géographiquement sur l'ensemble de la région. Enfin et surtout, connaissant les différents plans de sabotages prévus au moment du débarquement des Forces Alliées, il essayait de faire en sorte que le matériel soit disponible là où il serait nécessaire.

Chaque mois, toujours par câble, il adressait à Londres un programme lune important et un programme interlune beaucoup plus modeste.

Le programme Lune

Comme on l'a vu pour le choix des terrains, le clair de lune était obligatoire pour permettre aux équipages des bombardiers de trouver les terrains en l'absence de poste de radioguidage et c'était généralement le cas. En période lune, tous les terrains pouvaient être servis, et c'est pourquoi ce programme représentait l'essentiel des demandes.

Londres indiquait à l'avance les dates précises de début et de fin des opérations. En principe cette période s'étalait de six jours avant à six jours après la pleine lune. Les heures d'attente sur les terrains étaient aussi précisées. Elles pouvaient changer chaque mois en fonction de la longueur des jours. Le câble qui donnait ces indications était on ne peut plus bref, par exemple : Lune juin 28 mai à 9 juin top — 22 heures 30 à 1 heure 30 GMT.

Le programme classait par priorité les opérations demandées. Il portait tout simplement un numéro d'ordre suivi du nom du terrain pour un parachutage simple et éventuellement du nombre d'avions souhaités, pour des opérations plus importantes. Par exemple :

PROGRAMME LUNE JUIN TOP
UN CITRON DEUX AVIONS TOP
DEUX LION TROIS AVIONS TOP
TROIS PENSEE TOP

...

QUATRE-HUIT CACTUS FIN

C'est-à-dire :

Programme de la lune de juin.

Première priorité : terrain Citron avec deux avions

Deuxième priorité : terrain Lion avec trois avions

Troisième priorité : terrain Pensée avec un seul avion

...

Quarante-huitième priorité : terrain Cactus avec un avion.

Le programme Interlune

En principe, seuls pouvaient être programmés en interlune les terrains munis d'un Eurêka. Comme le nombre de ces appareils de radioguidage, à la disposition de chaque région était limité, les programmes interlunes n'étaient pas très importants. Il est vrai que plusieurs opérations pouvaient être effectuées sur le même terrain, et que les Eurêka, sauf ceux des Arma et Homo-dépôt, pouvaient être déplacés pour être utilisés à plusieurs endroits à condition, bien sûr, que les parachutages n'aient pas lieu la même nuit. Le programme interlune ne manquait pas de donner alors les précisions nécessaires. Par exemple :

— LEOPARD deux fois deux avions,
— TIGRE deux avions,
— PENSEE deux jours après TIGRE.

A partir de juin 1944, dans la bande sud de la France desservie alors à partir des bases aériennes stationnées en Algérie, des opérations interlunes pouvaient être prévues sans Eurêka lorsque la sécurité permettait un balisage du terrain par des feux de bois avec, si possible, un autre foyer situé sur un sommet voisin. La réussite n'était pas toujours assurée car il était souvent difficile d'entretenir ces lumières longtemps sans attirer l'attention. Il fallait donc que l'avion s'approche suffisamment pour que son bruit soit perçu par le comité de réception et que les flammes brillent avant qu'il ne s'écarte.

L'opération de parachutage

Parachutage de nuit

Pour suivre l'exemple donné pour l'homologation d'un terrain et l'envoi d'un programme pour la lune de juin, admettons que nous sommes le 28 mai, jour du début de la période lune.

Les quarante-huit chefs des terrains programmés avec quelques membres de chaque comité de réception, les chefs départementaux avec chacun deux ou trois amis, les trois personnes au moins qui en sont chargées par l'officier régional, se mettent tous à l'écoute de la BBC. A chaque stade, étant donné le brouillage des émissions, il est préférable de multiplier les chances de bonne audition.

Treize heures trente : Ici Londres, voici des messages personnels : ... Ses griffes sont grandes. Nous disons : Ses griffes sont grandes deux fois. Un ami les trouvera grandes...

Le message du terrain Lion est passé. Une opération est donc prévue pour cette nuit. Les deux phrases allusion qui suivent s'interprètent facilement : deux bombardiers doivent venir et un agent sera parachuté.

Clément, le chef du terrain a entendu. Il saute de joie mais songe bientôt à ses responsabilités. Quelques minutes après, deux amis viennent le rejoindre, rayonnants :

— Tu as écouté ? C'est pour ce soir.

Clément reprend :

— Pour ce soir, oui mais en principe seulement. De toute façon, il faut tout préparer. Il y a deux avions. L'ami qui trouvera les griffes grandes, qu'est-ce que ça veut dire ? Raoul, le chef départemental, nous le dira.

— Toi, René, passe chez le garagiste. Dis-lui de préparer ses deux camions de cinq tonnes, et je compte sur les quatre gars qu'il m'a promis. Qu'il n'oublie pas les accus et le petit phare de moto pour la lettre. Tu passes le prendre à 23 h 30 pour le conduire sur le terrain qu'il ne connaît pas encore.

Si, avec ces fichus gazos, un camion était en panne, dis au père Machin de venir avec son char. De toute façon il faut l'avertir car il doit être là avec ses deux fils. Tout le monde à minuit sur le terrain. Tu reviens pour les messages de 19 h 30 bien sûr.

Clément se tourne alors vers son autre ami : Toi, Jacques, tu avertis Pierre. Il fournit six gars. Après tu passes chez Jean. Il a trois copains. Ça fait combien... 5... 8... 14... 18... plus nous trois 21. On a promis aussi à André. Si on ne lui disait pas de venir, il ne serait pas content. Avec son fils, ça fait 23. Oui, bien.

N'oublie pas d'amener les deux mitraillettes qui sont planquées chez toi, pour la défense du terrain. Le père Machin apportera son fusil de chasse, qu'il n'a pas déclaré, avec des balles pour sanglier, et Pierre aura son revolver.

Ah ! surtout dis à Pierre de porter la grande échelle à la cache, quand il fera nuit. Tu sais bien, on l'a enlevée pour que personne ne puisse monter au plancher à six mètres de haut. Il faut aussi la grosse corde.

A part ceux qui pourront profiter des camions du garagiste, tout le monde à bicyclette. On n'a pas besoin de faire trop de bruit la même nuit. Par contre, dis quand même à Pierre de passer me prendre avec sa voiture à 23 heures. Mais seul, car avec Raoul et moi, ça fera trois et cet ami, c'est peut-être un parachutiste.

Moi, j'attends le chef départemental et je m'occupe aussi des lampes de balisage. Rendez-vous pour les messages de 19 h 30. Pourvu que tout marche bien.

Raoul, le chef départemental, a lui aussi entendu le message de 13 h 30. Il a quarante kilomètres à parcourir pour rejoindre Clément, le chef de terrain. Sa vieille Peugeot 202, malgré

les mauvaises routes, le conduira en guère plus d'une demi-heure. Mais ses pneus sont en mauvais état, et il n'a pas encore pu en trouver d'occasion au marché noir. Aussi, il part de suite pour faire face à toute panne. Il veut s'assurer en outre que tout est bien prévu.

Sa fausse identité indique qu'il est fonctionnaire du régime de Vichy, agent au Service social des étrangers. Il s'établit d'ailleurs lui-même un ordre de service sur un des imprimés qu'il a en réserve avec tous les cachets. Son PS (autorisation de circuler en voiture) est presque vrai puisqu'il est la copie d'un authentique, enregistré lui, à la Préfecture.

Il n'est pas quinze heures lorsqu'il arrive chez Clément.

— Bonjour, Monsieur Raoul. Vous n'êtes pas en retard.

— Ça vaut mieux. Vous êtes content, je pense.

— Très ! Tenez planquez donc votre voiture dans la grange. On n'en a pas besoin et c'est inutile qu'elle soit repérée.

— Alors ! Tout est prêt ? Combien d'hommes ?

— Vingt-trois. Avec vous, vingt-quatre.

— Pour le transport ?

— Deux camions de cinq tonnes, avec des moyens en réserve.

— La cache ? Tout est en ordre ?

— Tout le sera.

— La défense du terrain ?

— Les deux mitraillettes que vous nous avez apportées, plus un fusil et un revolver.

— Tout est calme dans les environs ? Pas d'Allemands ? Pas de miliciens ?

— Pour l'instant tout va bien.

— L'attente est de 23 h 30 à 1 h 30 GMT. Ça fait de minuit et demi à deux heures trente. A quelle heure le rendez-vous ?

— A minuit.

— Le temps n'est pas vilain. Je crois qu'il y a de fortes chances que le message repasse à 19 h 30 et à 21 h 30. La nuit commence à 22 h. A 300 à l'heure, il faut bien trois heures aux avions pour venir, donc c'est vers une heure du matin qu'ils doivent arriver. Sur les deux, un au moins n'aura pas d'ennuis mécaniques comme ils disent.

— Au fait, il y a un parachutiste de prévu. Son asile est prêt ?

— Je pensais bien que l'ami était un para. Ça ne pose pas de problème ! Hier encore l'instituteur me demandait quand je lui enverrais des « clients ». On ne va quand même pas perquisitionner la mairie. Surtout que le Maire est « Maréchal me voilà ».

— Reste le balisage, vous avez des lampes avec de bonnes piles ?

— Six lampes et six piles neuves. En plus le droguiste en garde toujours six pour moi, car ce n'est pas souvent qu'il est approvisionné.

— J'ai apporté ma grosse lampe torche pour la lettre.

— Pas la peine ! J'aurai des accus avec un petit phare de moto. Dès que j'ai su que le terrain était homologué, je l'ai prévu, comme vous me l'avez demandé.

— Avec un bouton pour le morse ?

— Bien sûr.

La conversation continue bon train. Raoul trouve qu'il y a trop de personnes qui connaissent la cache. Clément certifie qu'elles sont sûres et qu'il faut bien être six pour monter les containers avec la poulie et la corde.

René et Jacques sont venus brièvement rendre compte. Tout va bien. Aucune défection. L'instituteur a fait savoir qu'il voulait, lui aussi, assister à l'opération. Raoul hésite. Il aurait préféré qu'il reste à l'écart pour que, personne ne sachant qu'il est « dans le coup », on ne se doute pas que le parachutiste sera hébergé chez lui. Il accepte finalement car il emmènera lui-même l'arrivant et cela le plus discrètement possible.

La répétition du message à 19 h 30 fait réapparaître les sourires. La RAF maintient l'opération, les prévisions météorologiques devant le permettre. René et Jacques font une courte

apparition pour confirmer. Leur joie est quelque peu entamée quand Raoul leur précise que, jusqu'à 21 h 30 rien n'est encore définitif.

Le repas ne reflète guère les restrictions habituelles. Clément débouche une bonne bouteille qui aidera à attendre la prochaine émission de la BBC. Que le temps semble long !

Enfin l'heure. Raoul et Clément se sont approchés du poste de TSF, l'oreille tendue. Malgré le fading et le ronron agaçant du brouillage, on comprend à peu près les messages, surtout si on en connaît le texte. Soudain nos deux compères redressent la tête, encore plus attentifs, puis les visages s'épanouissent. Ils ne peuvent s'empêcher de se frotter les mains de satisfaction. Le message est bien repassé en entier. Cette fois-ci, c'est le bon, le message d'exécution. Là-bas, en Grande-Bretagne, les deux bombardiers doivent s'apprêter à décoller bientôt.

Quelques instants après, les deux voisins apparaissent à nouveau. Il est facile de comprendre qu'ils sont au courant en voyant leur mine radieuse. Et ils sont déjà en vêtement de chasse.

— Pour un parachutage, dit calmement Raoul, je n'ai jamais vu les gens en retard.

A 10 h 45, la voiture de Pierre arrive et, quelques instants plus tard, les trois hommes, bien chaussés, partent vers le terrain, empruntant des chemins de terre. Il est à peine 11 h 30. Ils s'en approchent lentement, en veilleuse. Voilà qu'un chien aboie. Cent mètres plus loin un « Halte » retentit, de derrière un buisson, en même temps que pointe le canon d'une mitraillette :

— Ah ! c'est vous ?

— Jacques ! Tu aurais dû demander le mot de passe, dit Clément.

— Oui, mais j'ai reconnu la voiture.

— Ça ne fait rien, tu aurais dû. Tiens, tu as emmené ton berger allemand ?

— Avec lui, je sais à l'avance si quelqu'un approche.

— Il y a déjà du monde ?

— Vous êtes les derniers.

— Tu as déjà mis en place la défense ?

— Oui, les deux mitraillettes de ce côté, à l'entrée, et le fusil et le revolver de l'autre côté, comme convenu.

— Alors, maintenant, fais bien attention.

Dans le grand pré, la lune éclaire les deux camions et le groupe d'hommes qui les entoure.

Raoul donne ses instructions à Clément :

— C'est la première fois que tu fais un parachutage. Alors ce soir, tu vas rester sans arrêt avec moi. Si un jour je ne peux pas venir, tu devras te débrouiller tout seul.

D'abord, dis aux deux chauffeurs de déplacer les camions. Ils les conduiront sur le chemin chacun d'un côté du terrain. Comme cela, ils bloqueront les accès. Et puis, ce n'est pas la peine qu'ils reçoivent un container sur le moteur.

Maintenant, tu vas désigner six gars pour le balisage. Tu sais qu'il faut trois lampes à feu rouge. J'ai vu que tu as passé du vernis coloré sur les verres. Tu aurais pu aussi mettre un papier transparent rouge autour de l'ampoule. Pourquoi six gars ? Parce qu'à deux, à la même lampe, ils s'ennuieront moins. Comme tu as six lampes, tu peux les distribuer. Si l'une foire il y aura de la réserve.

Vous les six, suivez-nous. Les autres restent ici.

On va vers le milieu du terrain. On y est à peu près. Tu cherches d'abord la direction du vent. Il vient du nord, ce n'est pas étonnant, le ciel est clair.

Il faut placer maintenant trois lampes en ligne, parallèlement au vent et distantes de cent mètres l'une de l'autre. En réalité c'est cent yards, c'est-à-dire quatre-vingt-dix mètres. Mais ça n'a pas beaucoup d'importance. Tiens, on va placer ici la première lampe, ainsi la seconde sera, à peu près,

au milieu du terrain. Donc deux personnes restent là. Mais pendant que nous sommes tous ensemble, écoutez-moi bien. Premièrement, vous devez rester exactement à la place que je vous indique, sauf bien sûr, si un container descend sur vous. Mais n'ayez pas peur, vous avez le temps de le voir arriver.

Deuxièmement, quand vous serez tous en place, je vais revenir et je me trouverai à 10 mètres d'ici, perpendiculairement à la ligne des trois lampes, à gauche, quand on est face au vent. Vous devez toujours regarder dans ma direction. Si je vous envoie un coup de lumière vous allumez le balisage, deux coups rapprochés vous éteignez. Quand vous entendez le bruit de l'avion, vous tiendrez toujours la lampe dans la direction afin que le pilote puisse bien voir la lumière.

Vous allez avoir envie de vous précipiter sur les premiers parachutes. Vous n'en avez pas le droit. Deux avions sont prévus, ils peuvent éventuellement faire chacun deux passages. Il faut que vous restiez en place sinon ils vont repartir en croyant que le terrain a été attaqué, ne voyant plus le balisage.

Les avions vont arriver face au vent, donc du côté de cette première lampe et vont larguer, en principe, au-dessus de celle du milieu mais la vitesse de l'avion et le vent vont disperser les containers.

Maintenant, on va faire cent grands pas, face au vent en prenant un point de repère pour aller droit afin que les feux soient bien en ligne. Tiens, le buisson là-bas.

Après avoir mis en place les deux autres lampes, Raoul et Clément reviennent vers la première et font dix pas environ vers l'ouest.

— C'est ici, dit Raoul, qu'il faut apporter le phare de moto. Tu connais la lettre, c'est D, soit en morse un trait deux points : ta-ti-ti.

Demande à Pierre d'apporter les dix vieux journaux qu'on a mis dans sa voiture. Comme personne ne peut nous voir, si les avions éprouvent de la difficulté à trouver le terrain, on allumera un feu de papier.

Dis aussi à l'équipe de venir ici.

Quelques minutes après, les hommes qui ne sont affectés ni à la défense du terrain, ni au balisage sont près de Raoul.

— Ecoutez-moi. Il est à peu près minuit, et on a, je pense, encore une heure à attendre. Vous allez rester groupés, là-bas en bordure du terrain. Quand l'opération sera terminée, mais pas avant, vous irez alors chercher les containers pour les regrouper ici. Quatre hommes par container ; il y a des poignées. D'ailleurs je vous ferai signe le moment venu. Les chauffeurs iront chercher les camions et on chargera le tout en ma présence.

Vous détacherez les parachutes des containers et les roulerez en boule. Malgré la tentation, n'en fauchez pas, même pas les suspentes qui font pourtant de belles cordelettes. Les Allemands connaissent bien tout ça. Si la Gestapo en trouve chez vous, c'est douze balles dans la peau. En plus, sous la torture, vous risquez de vendre vos copains. Alors, malgré le manque de tissus, pas de bêtise. Tous les parachutes seront détruits. Pourtant rien que cette nuit-là ça ferait 1 500 mètres carrés de tissu.

Quand les camions seront chargés, tout le monde partira sauf les hommes désignés pour transporter le matériel.

Quatre hommes vont aller maintenant se poster au bout du terrain, vers le nord. Normalement, si tout va bien, on doit recevoir trente containers plus un parachutiste, plus des paquets, mais on ne sait pas encore combien. Les quatre hommes regarderont si des parachutes tombent plus loin que le terrain et ils les compteront. Ce seront des paquets de quarante kilos environ, et il ne faut pas en oublier un. Souvent, ils sont lâchés avec du retard et arrivent très espacés.

Pas de questions ? Allez ! Tout le monde en place.

Et commence alors cette attente dans la nuit humide que l'inaction, mais aussi ce désir d'aventure qui habite l'homme, rend interminable. Une bouteille de vin sort d'une musette. L'un offre du pain blanc, pétri à la ferme et accompagné de saucisson provenant d'un abattage clandestin. L'autre, non fumeur, fait bénéficier ses compagnons de sa ration de tabac. Au cours de ces opérations aériennes, exceptionnelles pour les participants, un contact social d'une puissance inouïe se crée entre les membres du comité de réception. On met en commun, car un idéal patriotique prévaut sur les autres sentiments, toutes les réserves de bonne chère gardées pour les grandes occasions.

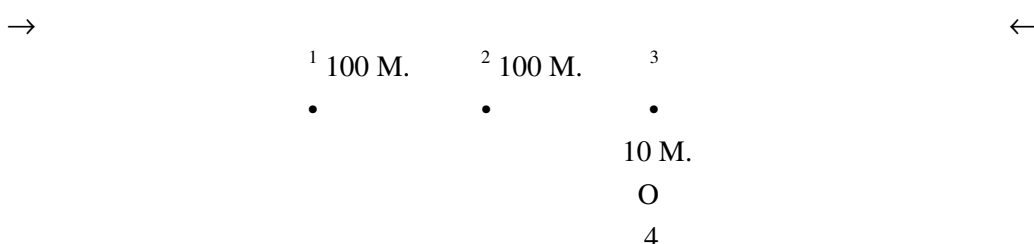
Raoul, loin d'être insensible à ces démonstrations émouvantes de fraternité, revient, par conscience professionnelle, à ses responsabilités. Il vérifie, en faisant quelques traits et points, le bon fonctionnement du phare. Il lance un coup de lumière en direction du balisage. Les trois feux rouges brillent. Deux autres coups : ils s'éteignent.

Puis, au bout d'un moment :

— Tiens, Clément, je t'ai fait le plan du balisage.

direction du vent

direction de l'avion



1. 2. 3 = feux rouges

4 = feu blanc — fait aussi la lettre de reconnaissance

Raoul continue :

— Il paraît qu'on va pouvoir faire le balisage avec des feux blancs, plus visibles des avions et même avec d'autres moyens comme des feux de bois, avec de l'essence dans des boîtes remplies de sable mais alors il faut de l'essence, avec du carbure, enfin avec tout, si la sécurité le permet. L'essentiel reste les trois feux en ligne et le signal de la lettre.

Une heure du matin. La fraîcheur fait boutonner la veste et remonter les cols. Toujours le silence, les hommes commencent à douter et les conversations deviennent plus lentes et moins gaies.

Une heure quinze. Un jeune, à l'ouïe fine, croit entendre un bruit, loin vers l'est. On tend l'oreille. Oui un léger ronronnement se fait entendre mais si faible. Ah ! il s'amplifie puis diminue et disparaît. Les mines s'allongent.

— Tu vois Clément, dit Raoul, il doit survoler la rivière, là-bas au-dessus de la vallée, pour repérer Petitville avec son pont routier et son pont de chemin de fer distants de 500 mètres. Alors il saura exactement où il est et se dirigera vers nous.

En effet, à nouveau le bruit revient. Maintenant il semble grossir régulièrement.

— Froisse cinq journaux et mets le feu.

Une flamme vive s'élève bientôt. Le bruit enfle nettement. Raoul braque le phare dans sa direction et émet les « 1 trait 2 points » de la lettre D. Il répète souvent son signal. Bientôt le grondement des quatre moteurs remplit le silence. Au moment où, dans un vacarme puissant, l'ombre des bombardiers se découpe dans le ciel de clarté lunaire, au-dessus des têtes, ses feux de bord brillent un court instant. Il a reconnu la lettre donc le terrain, et nous le fait savoir.

Raoul lance un point blanc et le balisage s'allume. Mais le bruit diminue et les hommes sont inquiets. Mais pas pour longtemps. L'avion revient et survole à nouveau le terrain pour reconnaître le balisage et, par là même, la direction du vent. Il est passé et de nouveau le bruit s'estompe. Les hommes ne comprennent pas. Va-t-il repartir ? Ils commencent à douter de ce qu'ils croyaient à peine possible.

— Il s'éloigne pour perdre de la hauteur et pour se présenter sur le terrain face au vent, dans le sens sud-nord, entre 150 et 200 mètres d'altitude, affirme calmement Raoul qui braque son phare allumé vers le sud.

L'avion revient, en effet. Il approche, très bas cette fois. On distingue déjà sa lourde silhouette. Le pilote diminue la puissance de ses moteurs pour ralentir sa vitesse au maximum, environ 180 km/h. Le grondement se transforme en sifflement. Il est là au-dessus de nous. Alors quel magnifique spectacle ! Après les claquements de toile des parachutes qui s'ouvrent, les grandes corolles descendent, lentement, semble-t-il, sous le beau clair de lune qui produit un décor féérique, tandis que le bombardier, qui a remis ses moteurs à pleine puissance, se fond dans le noir, comme s'il était insensible à l'allégresse qu'il a suscitée.

Les hommes s'abandonnent à leur joie. On se tape sur l'épaule, saute sur place de satisfaction. Certains applaudissent instinctivement, quelques-uns se mettent à courir mais rappelés à l'ordre par leurs amis reviennent très vite. Les uns après les autres, les lourds containers arrivent au sol avec un bruit sourd tandis que les parachutes soulagés de leur charge, s'étalent lentement, en ondes gracieuses sur le gazon. L'un d'eux a dérivé vers le bosquet et s'est accroché à un arbre.

Le spectacle est à peine terminé qu'un nouveau bruit naît vers l'est. Tout en laissant le balisage allumé, Raoul émet à nouveau la lettre en morse. Et le même processus se déroule à nouveau dans la même splendeur.

Lorsque le deuxième avion a disparu dans la nuit, Raoul attend encore quelques minutes pour un éventuel deuxième passage. Mais le ciel reste muet. Il comprend que les deux bombardiers ont largué toute leur charge en une seule fois. Deux coups de lumière au balisage qui s'éteint et brassant l'air d'un large geste du bras, il crie « Allez-y les gars. »

Tout le monde se précipite dans l'allégresse. Les « pépins » sont décrochés et regroupés. Les premiers containers arrivent. Raoul surveille tout cela de très près. Sur l'un d'eux il lit : 15 + 3. Alors, se tournant vers Clément : « Un avion a parachuté 15 containers et 3 paquets ».

Bientôt, il ajoute :

— Et l'autre 15 + 4. Alors, il faut retrouver 30 containers et 7 paquets.

Ah ! ce container porte la marque « CR ». Mettez-le là, de côté. Celui-ci a comme signe distinctif un triangle rouge. C'est du matériel radio.

Je te répète, Clément, que tous les containers marqués d'un triangle rouge, ou CO (chef OPS) ou DM (Délégué Militaire) ou encore SPE (destination spéciale) doivent faire l'objet d'une attention toute particulière et, en aucun cas, n'être ouverts, sauf par moi, par délégation du chef OPS qui est responsable de leur destination. Je passerai prendre leur contenu dès que possible pour le faire parvenir à la région. »

Les hommes peinent toujours pour réunir le matériel. Ils essuient, d'un coup de manche, la sueur qui perle sur leur front malgré la fraîcheur. Un acrobate est grimpé dans l'arbre où s'est accroché un parachute. Ses coups de serpe, pour sectionner les branches qui retiennent les cordages, claquent dans la nuit.

Accompagné de tout un groupe qui lui pose mille questions sur la RAF, la vie en Angleterre, etc. un grand gars arrive en combinaison et bottes de parachutiste. Il demande aussitôt qui est le patron.

— C'est moi, dit Raoul.

— Enchanté. Je suis Rouleau. On m'a dit à Londres que vous pourriez me donner le contact avec l'officier régional d'opérations.

— D'accord. En attendant ses instructions pour le rendez-vous, vous serez hébergé chez un ami. Vous y serez en sécurité. Mais je vous demande de ne pas vous montrer. Rouleau, vous dites ? Vous avez comme pseudo le nom d'un outil agricole. Alors vous êtes saboteur.

— Exact. Vous direz au chef OPS que j'ai un courrier à lui remettre en mains propres. Je voudrais aussi récupérer mes valises. Elles sont dans un paquet. Je connais le numéro.

— Très bien. Pour vos valises, attendez un peu, elles vont bientôt arriver. Avez-vous choisi votre pseudo de travail en France car le pseudo officiel est compromettant. Vous pouvez vous débarrasser de votre combinaison et la mettre avec les parachutes, ainsi que vos bottes quand vous aurez votre valise.

— Je voudrais les garder en souvenir. Est-ce que quelqu'un pourrait planquer mon attirail pour que je puisse le récupérer après la guerre ?

— C'est contraire aux ordres et trop dangereux. Tout doit être détruit.

Raoul compte les containers. Trente ! Ils sont tous là. Les paquets : cinq. Il en manque deux. Mais les quatre hommes envoyés au bout du terrain ne sont pas encore revenus. Ils sont donc à la recherche des deux colis manquants.

Rouleau désigne le paquet qui contient ses effets personnels. Raoul fait signe de l'ouvrir. Puis il demande de charger les camions.

— Maintenant, Clément, dit-il, on va ouvrir le container marqué « CR ». Tu sais ce que ça veut dire : « comité de réception ». Son contenu est pour l'équipe en remerciement. Tu vois les Anglais pensent à tout. C'est toi qui feras la distribution. Si tu peux, garde pour moi une boîte de café. Tu seras gentil.

Mais voici les quatre qui reviennent avec les deux paquets manquants.

— Il y en a un qui est tombé au moins cinq cents mètres après le terrain.

— Quelquefois, c'est encore bien plus loin ajoute Raoul.

Les camions sont maintenant chargés. Clément commence sa distribution : boîtes de thé peu appréciées, boîtes de café moulu très recherchées, boîtes de cinquante cigarettes très disputées, grosses tablettes de chocolat réservées aux pères de famille, lait condensé, etc. Evidemment, le tout sans marque, sans inscription, parfaitement anonyme mais il n'est pas conseillé de fumer en public une « Craven » même si le nom n'apparaît pas.

Il est trois heures. L'ordre de dispersion est donné. Bientôt restent seuls, avec Raoul, six hommes dont les deux chauffeurs de camions. Alors ils partent ensemble à la cache, tous feux éteints sous le clair de lune.

On place l'échelle, la poulie, la corde et les lourds colis sont montés, à grand-peine, à l'étage. Raoul est en haut avec sa lampe torche, du papier et un crayon. Il note soigneusement les indications portées sur chaque container et chaque paquet. Peu à peu, la liste s'allonge.

Maintenant, les camions sont repartis juste avant le jour. Raoul, Clément et Pierre restent seuls pour terminer l'inventaire.

— Si je ne peux pas venir pour une opération, c'est toi, Clément, qui devra faire ce travail. Voilà ce que ça donne :

INVENTAIRE MATERIEL

LION

Nuit du 28 au 29 mai

— 30 containers + 7 paquets

— Containers : V 3034 = AI BI C2 D3 E4
V 790 = A1 B2 C13 D13 E5
T 1975 = A6 B9 C7 D8 E10
W 1360 = C1 — triangle rouge
V 1980 = A6 B6 C7 D7 E7

— Paquets : 1 A 500 — valise Rouleau
2 A 543
2 A 545
2 A 546

— Avec le catalogue des containers on sait exactement ce que cela contient. Il ne faut d'ailleurs pas les ouvrir pour la bonne conservation des armes qui, autrement, pourraient rouiller. On va maintenant faire le compte rendu d'opération. Comme c'est un succès ce sera assez simple mais si on avait eu un échec, alors il aurait fallu tout détailler car le chef OPS et Londres veulent en savoir les raisons exactes. Bon ! j'écris :

COMPTE RENDU D'OPERATION

LION — Nuit du 28 au 29 mai

- succès
- messages passés à toutes les émissions
- ciel clair ; vent du nord faible
- mise en place de l'équipe bien assurée
- balisage assuré
- deux avions
- un agent Rouleau
- 30 containers
- 7 paquets
- pas de parachute en torche
- rien ne manque
- première opération sur Lion assurée par bonne équipe.

— Et voilà. Demain j'envoie un courrier à la région. Le compte rendu et l'inventaire doivent être transmis dans les quatre jours. Maintenant rentrons.

Pierre les emmène chez Clément. Il reviendra prendre l'échelle et effacer toute trace suspecte.

Devant un solide petit déjeuner, la conversation continue :

— Alors Raoul, ces armes, je peux en disposer ?

— C'est la région qui donnera les ordres. Mais ne t'inquiète pas, il y en aura pour ton groupe. C'est l'usage de récompenser une bonne équipe pour une bonne défense du terrain. Et puis il y a 7 containers réservés au plan vert de sabotage.

Tu as vu les marques vertes. Ils auront une destination spéciale. Dès que possible, je viens chercher le container « triangle rouge » et les deux paquets qui sont pour le service. En attendant ne touche à rien sauf aux parachutes. Tu as bien prévu leur destruction ?

— Je m'en occupe avec René et Jacques la nuit prochaine.

— Maintenant, je te quitte. Tu as bien fait les choses. Merci pour tout. Dès que je reçois le rendez-vous pour Rouleau, je viens le chercher. A bientôt.

L'officier régional a appris lui aussi par les messages qu'une opération a été tentée sur le terrain Lion. Il attend le compte rendu et l'inventaire.

Quelques jours après la fin de la période de lune, quand il aura le résultat de toutes les opérations annoncées par les messages de la BBC, il enverra par câble le compte rendu général. L'exemple fictif ci-après se borne à indiquer chacune des possibilités. Si les échecs apparaissent nombreux, contrairement à la réalité, c'est pour en indiquer les principales causes.

COMPTE RENDU OPS LUNE JUIN TOP
NUIT DE DEUX HUIT MAI SUCCES LION
DEUX AVIONS PLUS ROULEAU TOP NUIT
DEUX NEUF ECHEC TIGRE EQUIPE SUR
TERRAIN AUCUN AVION TOP HOMO DEPOT
LEOPARD UN AVION RECUPERATION PEUT ETRE
AVION TIGRE TOP NUIT TRENTA MAI
ECHEC PENSEE ALLEMANDS SUR TERRAIN TOP
SUCCES CITRON UN AVION SEULEMENT TOP
ECHEC ORANGE EQUIPE SUR TERRAIN AUCUN
AVION TOP NUIT DU UN JUIN ECHEC
MANDARINE BRUIT AVION AU LOIN TOP

Dans son rapport écrit mensuel, il donnera plus d'explications.
De son côté le BCRA lui câble un compte rendu contradictoire :

RESULTATS OPS LUNE JUIN TOP SUCCES TOP
NUIT DU DEUX HUIT LION DEUX AVIONS TOP
NUIT DU DEUX NEUF TIGRE TOP CITRON
UN AVION PAS RENTRE TOP AVEZ VOUS
RECU UN OU DEUX AVIONS TOP NOUS
RENSEIGNER SI AVEZ APPRIS ACCIDENT
DANS REGION TOP... ETC...
ECHECS TOP NUIT DU TRENTA PENSEE
PAS DE RECEPTION TOP ORANGE ENNUIS
MECANIQUES TOP NUIT DU UN MANDARINE
AVION PAS TROUVE TERRAIN TOP... ETC...

L'officier régional d'opérations fait donc les constatations suivantes : pour Lion, aucun problème, tout est concordant. L'avion qui devait parachuter sur Tigre est bien celui qui a largué sur l'Homo-dépôt Léopard. Malheureusement un des deux bombardiers de l'opération Citron a été descendu par la Flak ou la chasse de nuit allemande avant son arrivée sur le terrain. Le chef OPS essaiera de savoir où l'avion a été abattu et si les membres de l'équipage ont pu survivre, en sautant en parachute, et échapper à l'arrestation. Il tentera alors, par ses contacts avec la Résistance, de les récupérer et de leur faire rejoindre Londres par atterrissage clandestin ou par l'Espagne.

Sur le terrain Pensée, c'est vrai, il n'y avait pas de réception. C'était difficile de demander à l'unité allemande qui campait là, de bien vouloir laisser la place. Pour Orange, l'équipe pouvait attendre, l'avion n'est pas venu, immobilisé par une panne mécanique. Enfin sur Mandarine, un banc de nuages bas ou de brouillard n'a pas permis un repérage satisfaisant. Mais pourquoi les bombardiers qui devaient servir Pensée et Mandarine ne se sont-ils pas dirigés sur un Arma ou un Homo-dépôt ? Peut-être parce que leur réserve de carburant ne le permettait pas, peut-être pour des raisons météorologiques, un orage par exemple.

Parachutage de jour

Dans les derniers jours de juin 1944, les officiers régionaux d'opérations recevaient le câble suivant :

EN VUE PARACHUTAGE DE JOUR, ENVOYEZ TOUTE URGENCE TOUS TERRAINS POSSIBLES VOTRE REGION.

CONDITIONS INDISPENSABLES :

- 1) GROSSE PROTECTION MAQUIS
- 2) ABSENCE DCA RAYON 20 KM
- 3) DIMENSIONS : 2 KM DE COTE
- 4) CAPACITE OPERATION MASSIVE
- 5) PRESENCE OPERATEUR RADIO SUR TERRAIN REpondre PAR RETOUR.

Et le 29 juin à 4 heures du matin débutait l'opération « Zebra », première mission de parachutage de jour.

La relation en est faite dans le chapitre sur l'Etat-Major des Forces Françaises de l'Intérieur.

Cela n'empêcha évidemment pas les Halifax, les Liberator et les Stirling de poursuivre jusqu'au bout les opérations de nuit, venant soit de Grande-Bretagne, soit d'Afrique du Nord selon les possibilités et la durée des nuits.

Un Homo-dépôt exceptionnel : le terrain « Chenier »

En septembre 1943, Jeannot Rovella, chef départemental du Lot, propose à Pape l'homologation d'un terrain homo-dépôt situé à la limite du Lot et du Cantal. A l'écart des grands axes de circulation, dans une région au relief tourmenté, c'est une grande étendue de bruyères qui domine les alentours de ses 778 mètres d'altitude, entre Saint-Céré et Aurillac.

Rapidement homologué sous le nom de Chenier, il reçoit, dès la lune suivante, en octobre, son premier parachutage. Parmi le matériel se trouve un Eurêka pour son fonctionnement immédiat en terrain de récupération. Sa situation, au centre de la zone Sud intéresse vivement la RAF. Il est peu après équipé d'un S-Phone.

Bernard Cournil, qui avait organisé trois petits maquis dans les environs, est nommé chef de terrain. Ses hommes se relaieront chaque nuit, dès novembre 1943, pour assurer la défense, le balisage et le transport des containers.

Bientôt une sape est creusée pour abriter l'Eurêka. Seule l'antenne émerge du sol aux heures de veille. Cinq hommes peuvent s'y abriter pendant les nuits froides de l'hiver.

Un câble électrique enterré, long de près de deux kilomètres, est raccordé clandestinement à une ligne et amène le courant sur le terrain. Les batteries de l'Eurêka et du S-Phone peuvent être rechargées chaque jour sur place, la sape quelque peu chauffée si nécessaire et le balisage, installé en permanence, allumé immédiatement avec un contacteur.

Les nombreux parachutages reçus soit par programmation, soit par récupération, permettent l'armement d'un important maquis qui s'implante dans cette région favorable.

Les Allemands connaissent bientôt son existence, comme celle de Chenier. Mais ils n'osent pas attaquer cette vaste étendue propice aux embuscades par son relief et sa végétation. Aussi ils la neutralisent en installant, tout autour, un cordon qui contrôle sévèrement toutes les routes et les voies de chemin de fer. A partir du début de juin 1944, tout transport de matériel de Chenier vers la région devient impossible.

Malgré les câbles du chef OPS, demandant la limitation à l'extrême des opérations, la RAF, habituée à ce terrain de secours, continue ses largages. Et les containers s'amoncellent dans les taillis, en tas espacés pour limiter les dégâts en cas de bombardement.

Plusieurs tentatives de forcer les barrages allemands se soldent par des échecs. Trois morts et des blessés sont à regretter alors que les camions sont incendiés. Il faut attendre le mois d'août pour que les liaisons soient rétablies, les Allemands abandonnent la partie.

A cette époque, et à la demande de la RAF, Chenier est équipé d'un Eurêka Beacon pour faciliter la navigation des bombardiers dans le sud de la France et notamment de ceux qui allaient bombardier le nord de l'Italie.

Pendant son année de fonctionnement, sans la moindre défaillance, Chenier a réceptionné environ trente-cinq avions et autant d'agents parachutés.

L'opération d'atterrissage

Nous sommes, disons, le 1er juin en période interlune encore pour quelques jours. L'officier régional d'opérations câble au BCRA qu'en plus de l'ancien ministre qui se met à la disposition du Général de Gaulle et du chef de mouvement de résistance qui, après accord déjà donné, attendent une opération pour rejoindre Londres, le Délégué Militaire Régional demande qu'un de ses saboteurs, gravement blessé au cours d'un accrochage avec la Gestapo, soit rapatrié en Angleterre pour recevoir des soins en sécurité. Il signale également qu'il a récupéré un pilote anglais dont l'avion a été abattu. Le chef OPS propose qu'un de ses adjoints, complètement grillé et traqué par les Allemands, risquant chaque jour l'arrestation, soit autorisé à être exfiltré par le prochain atterrissage. En outre, un aviateur américain rescapé a été retrouvé et attend la possibilité de regagner sa base en Grande-Bretagne, soit un total de six personnes.

Le 4 juin, le BCRA répond qu'il a lui-même cinq personnes à infiltrer en France et que la RAF est d'accord pour tenter une opération « Hudson » sur le terrain « Jupiter » à partir du 12 juin. Il donne en outre, toujours par câble, le contact avec mot de passe d'un agent et demande au chef OPS de le récupérer et de l'ajouter sur la liste des passagers.

Un agent de liaison porte immédiatement un pli pour alerter le chef départemental Raoul dont dépend le terrain « Jupiter ».

La phrase d'avertissement « Le bouton est éclos » doit passer quatre jours avant la phrase d'exécution : « L'ablette se trémousse », donc à partir du 8 juin. Dès cette date, des passagers peuvent arriver à proximité du terrain et il faut assurer leur hébergement clandestin. De toute façon si la BBC lance la phrase d'avertissement le 8, les sept voyageurs seront réunis dès l'après-midi du 12 juin dans la grande maison de campagne, isolée et à l'accès discret, que prête un commerçant de la ville voisine.

Tous les partants sont alertés. Un programme est établi pour leur transport au lieu d'hébergement. Le 8 juin, un agent accompagnera le pilote anglais dans un train omnibus peu contrôlé. Comme il ne parle pas un mot de français il sera censé, naïvement certes mais comment faire autrement, être sourd-muet.

Le 9 juin, ce sera le tour de l'aviateur américain. Raoul les réceptionnera en gare et les conduira à la maison de campagne où la mère du commerçant viendra pour les recevoir.

Le chef du mouvement de résistance, l'ancien ministre et l'agent du BCRA, retour de mission, arriveront par le train dans l'après-midi du 12, accompagnés par André, agent de liaison. Mais ils voyageront dispersés dans des compartiments différents pour plus de sécurité.

Enfin Paul, l'officier régional d'opérations arrivera en voiture le jour de l'opération après avoir entendu la phrase d'exécution aux messages de la BBC à 13 h 30. Il amènera avec lui le saboteur blessé et son adjoint qui doit partir. Il n'appréhende pas trop, malgré sa voiture à essence, les barrages routiers de la police française ou de l'armée allemande : ses faux papiers indiquent qu'il est ingénieur dans une usine d'aviation qui travaille pour la Luftwaffe et il sera en mission. Ses compagnons de route possèdent aussi des fausses identités solides. Certes il transportera une liasse de courrier pour Londres mais une cache a été spécialement aménagée dans la carrosserie de la 11 CV traction.

5 juin : Raoul a envoyé un courrier au chef OPS. La sécurité du terrain reste bonne, les Allemands ne l'ont pas rendu « inupro » en y installant des obstacles comme par exemple des faisceaux de pieux profondément enfoncés dans le sol qu'ils implantent chaque fois qu'ils se doutent qu'un terrain peut servir à des atterrissages.

8 juin : 13 h 30. Comme attendu, la BBC diffuse le message « Le bouton est éclos ». Alors tout le dispositif se met en marche, chacun sachant exactement quel est son rôle. La phrase repasse aux émissions de 19 h 30 et 21 h 30, rien n'est donc annulé.

12 juin : 13 h 30. En plusieurs endroits, les oreilles se tendent vers les postes récepteurs. Les messages défilent. Beaucoup d'ailleurs sont faux car les Allemands aussi sont à l'écoute : pour ne pas leur donner le plaisir de faire des statistiques ou des prévisions sur les opérations, les vrais messages sont inclus dans une masse qui reste à peu près constante. La phrase tant espérée par certains « L'ablette se trémousse » arrive enfin. Si les prévisions météorologiques restent stables, l'opération sera tentée cette nuit.

12 juin : 18 h 30. Paul arrive à la maison de campagne avec ses deux passagers. Les volets sont clos. Rien ne signale une présence mais dans la cour derrière le bâtiment et hors des regards des passants éventuels, deux autres voitures sont déjà planquées.

Une porte s'ouvre bientôt et Raoul apparaît. Deux autres têtes, inquiètes, pointent dans l'encadrement. Elles sont vite rassurées par les gestes d'amitié qui s'échangent.

Dans le grand living, onze personnes sont maintenant rassemblées. L'arrivée du chef OPS conforte les partants. Sa présence apporte une plus grande crédibilité en l'opération car certains doutent encore de la possibilité d'être à Londres demain matin.

Paul les examine rapidement, reconnaît le ministre, le chef de mouvement, devine rapidement quels sont les deux aviateurs et l'agent retour de mission. Il y a en outre, Raoul, son chef départemental, André, son agent de liaison pour faire face à toute éventualité, Mélanie, la mère du commerçant et les trois arrivants. Il est le seul à connaître la personnalité de chacun.

En allant les saluer, il ne peut s'empêcher de penser : « Si la Gestapo le savait, quel joli coup de filet ! ».

Les questions fusent bientôt : Paul répond en s'adressant à tous : « Pour l'instant, nous allons attendre 19 h 30 pour écouter les messages. Ici le temps est favorable, j'espère qu'il en est de même sur tout le parcours de l'avion. Il y a donc de fortes chances pour cette nuit. Ensuite, nous dînerons avec les moyens du bord en attendant 21 h 30 pour écouter à nouveau la BBC et si le message est maintenu, nous partirons d'ici à 23 heures pour rejoindre le terrain. »

Il prend ensuite Raoul à part :

— Quelle est cette troisième voiture dans la cour ?

— C'est celle du propriétaire des lieux. Il nous la prête pour cette nuit. André la conduira.

— L'équipe est prête ?

— Oui, cinq hommes pour le balisage, dix pour la protection. Ils seront sur le terrain à 23 heures avec Lucien, le chef du comité de réception.

— L'Eurêka et le S-Phone ?

— Pas de problème, je m'occuperai de l'Eurêka et René, le professeur, qui parle anglais, sera l'opérateur pour le S-Phone. Il a l'habitude. Il sera là à 19 heures.

— S'il y a des colis ?

— La camionnette Unie est prévue.

Paul n'est pas étonné. Il sait qu'il peut compter sur son chef départemental et que rien ne sera oublié.

Le temps s'écoule lentement, mais les conversations sont devenues plus fournies. L'anxiété latente, perceptible tout à l'heure, s'atténue progressivement. L'arrivée de René à 19 heures provoque chez certains un instant d'inquiétude vite dissipée. Les aviateurs sont heureux de trouver un interlocuteur connaissant parfaitement leur langue.

Bientôt, le silence total est réclamé. C'est l'heure « de Londres ». Aussi personne ne se fait prier, Raoul double l'écoute avec un poste biscuit. Malgré le ronronnement énervant du brouillage, on entend à nouveau : « L'ablette se trémousse. »

Peu connaissent le message mais tous comprennent immédiatement qu'il est passé en voyant la satisfaction s'inscrire sur les visages. Même le ministre, si sérieux habituellement, ne peut retenir un large sourire d'une entière sincérité.

A 21 h 30, tout le monde est à nouveau à l'écoute même les deux aviateurs qui ont répété le message en français pour l'apprendre par cœur. Et la traduction quelque peu gaillarde qu'a donnée René les a fait rire. Pas de déception. La BBC confirme. Alors, parmi ces hommes qui ne se connaissaient pas quelques heures auparavant, qui étaient inquiets et qui pouvaient même douter les uns des autres, une espèce de complicité amicale se fait jour dans une détente générale.

Embarqués dans la même aventure, ils se sentent frères d'armes.

Un optimiste lance : « Maintenant plus rien ne peut empêcher l'opération ! »

Paul réplique sur un ton ironique, pour ne pas créer trop de doute : « Si, quand même, les ennuis mécaniques, le temps et... éventuellement les Allemands. Mais tout ira bien. »

A 23 heures, passagers et valises à bord, les trois voitures se dirigent prudemment vers le terrain. Raoul a pris la tête. A un moment, dans un chemin de terre, il fait, avec ses codes, un signal convenu. Deux gars apparaissent, mitraillette au poing, mais font signe de passer.

Quelque cent mètres plus loin, l'absence de haie, sur la gauche, laisse apparaître, sous le clair de lune, une grande étendue plate sur laquelle les trois véhicules s'engagent avant de s'arrêter guère plus loin, près d'un groupe d'hommes, la plupart armés eux aussi de mitraillettes. A côté, derrière des buissons stationnent une camionnette et trois voitures. C'est le début du terrain. Tout le monde descend.

Outre les valises des passagers, Raoul sort de sa malle un appareil Eurêka et un S-Phone, et Paul, de la sienne, un carton portant le nom d'une marque de champagne.

Les trois chauffeurs vont garer leur véhicule près des autres. Paul, qui s'est attardé un peu, revient avec une très grosse enveloppe : c'est le courrier pour Londres qu'il vient de sortir de sa cachette.

Il s'adresse alors au chef du terrain et demande des précisions sur la mise en place de la défense. Le terrain n'ayant pas d'autres accès, elle est toute concentrée de ce côté. Deux sentinelles à 100 m et les autres hommes à l'entrée, près de la camionnette qui peut éventuellement les transporter...

Le chef OPS donne alors ses consignes :

— Bon, Lucien, tu restes donc ici avec tes hommes. Toutefois, j'en prends deux avec moi que je placerai au bout du balisage. Me suivent en outre, toi Raoul avec l'Eurêka, René avec le S-Phone, les 5 personnes pour le balisage, André et bien entendu les 7 passagers. Prenez tous les bagages.

Ce terrain, Paul le connaît par cœur. Il constate d'abord qu'il n'y a pas de vent, prend ses points de repère et part dans une direction en comptant ses pas, suivi par toute la troupe. Il s'arrête enfin en laissant échapper : « 350 ».

— Raoul, tu peux installer ton Eurêka là à côté. Tu le mettras en marche à minuit trente.

— André et René, installez les passagers à une dizaine de mètres à gauche et attendez moi.

Vous, les 5 hommes du balisage, écoutez-moi attentivement car votre rôle est important. L'un va rester ici, sans bouger de place. Les autres viendront avec moi. Je placerai un deuxième homme à 150 m d'intervalle et toujours dans la même direction. Il faut faire une ligne droite de 450 mètres. Après, à l'équerre sur la droite de la quatrième lampe qui s'appelle « B », je placerai à 100 m la lampe « C ».

Malgré la lune, il est très difficile dans la nuit, d'aller exactement en ligne droite, aussi, il faudra parfaire l'alignement des lampes.

Regardez toujours dans la direction où je suis. Si je lance un appel avec ma torche, vous allumez vos lampes en les tenant dans ma direction.

Deux lumières et vous éteignez. Je vous ferai signe d'allumer à partir de la troisième lampe pour l'aligner sur les deux premières et à plus forte raison à la quatrième. Si vous voyez que vous n'êtes pas exactement dans la ligne, déplacez vous pour le faire puis ne bougez plus.

Quand on entendra l'avion, allumez votre lampe à mon signal seulement et ensuite tenez la toujours face à la direction du bruit. N'éteignez qu'à mon ordre également et surtout pas avant que l'avion ait décollé.

Je vous demande encore et formellement deux choses. Premièrement, même si on doit attendre jusqu'à deux heures du matin, ne vous endormez pas, c'est déjà arrivé. Et deuxièmement, ne vous déplacez en aucune circonstance. L'avion passera une première fois en rase-mottes avec ses phares. Vous ne risquez rien, il n'atterrira pas sur vous. Les pilotes sont des as. Compris ?

Quant à vous deux de la défense du terrain, l'un se tiendra à la lampe « B » et l'autre à la lampe « C ». Votre consigne : empêcher quiconque de pénétrer sur le terrain, même pas un chien errant ; si un danger réel se présente, des Allemands par exemple, tirez un coup de feu pour nous alerter. Essayez de ralentir leur progression tout en vous repliant vers les autres camarades de la défense.

Vingt minutes plus tard, Paul est de retour à la lampe « A ». Le balisage établi, l'alignement est vérifié à nouveau. Il est déjà minuit. L'attente réelle commence dans une demi-heure.

L'antenne à trois branches de l'Eurêka est déployée. Raoul vérifie tous les contacts. René s'est équipé du S-Phone. Paul lui donne ses dernières instructions.

— Tu connais les conventions : l'avion est Albert et toi Tommy : tu diras au pilote qu'il n'y a pas de vent et que le sol est sec et ferme. Demande lui si les 5 arrivants sont bien à bord et s'il a des colis. Tu lui confirmeras qu'il y a bien 7 partants et une enveloppe de courrier.

Maintenant tout est en place. Il ne reste plus qu'à attendre, toujours attendre dans la nuit fraîche. Deux passagers se sont assis dans l'herbe humide. Deux autres partagent la couverture apportée pour le blessé. Les deux derniers préfèrent rester debout pour éviter la rosée sur leurs vêtements. Leur conversation échangée à voix basse laisse poindre à la fois de l'inquiétude et de l'espoir.

Une heure du matin. Paul examine les quelques nuages dispersés qui apparaissent et se rapprochent de la lune, mais sans grande crainte, car ils sont légers. Par contre, la nappe de brouillard qui s'est levée dans une dénivellation voisine retient davantage son attention. Si elle s'étend jusqu'au terrain, alors l'opération devra être reportée. Mais pour l'instant elle semble sage et vouloir se cantonner dans son coin.

Un partant montre le carton apporté par Paul et questionne :

— C'est du champagne ? Il est pour nous ?

— Oui, répond Paul, c'est du champagne, mais pas pour vous, pour les membres de l'équipage. C'est une tradition de leur offrir des cadeaux : champagne pour eux, bas de soie et parfums pour leurs épouses. Quant à vous, demain vous pourrez boire un double whisky à notre santé. Ne vous plaignez pas.

Une heure vingt. Raoul déclare gravement et calmement :

— Ça y est. L'Eurêka grésille. Ils sont branchés.

Ceux qui étaient assis se sont levés. La joie éclaire les visages, mais ils n'osent parler : ils écoutent.

René, aidé par André qui se tient derrière lui, a branché le S-Phone. Il tourne lentement sur lui-même et on devine qu'il lance des appels, mais sans succès pour l'instant. L'avion est encore bien trop loin. Dix bonnes minutes se passent, mais maintenant, sans rien entendre, on comprend que René est en contact avec l'avion. D'ailleurs il reste dans la même direction et fait avec sa main gauche disponible un geste affirmatif. Bientôt il s'approche de Paul, retire son micro et déclare : « Ils sont à 8 miles du terrain qu'ils survoleront dans trois minutes. Cinq arrivants et deux colis de matériels radio. Je continue. »

Effectivement, un léger ronflement se fait entendre dans le lointain. Il grossit régulièrement. L'avion arrive droit sur le terrain guidé par l'Eurêka. Le bruit devient de plus en plus fort. Paul braque sa grosse torche dans sa direction et lance, souvent en morse : « un point, un trait, deux points », c'est-à-dire « L » sa lettre de reconnaissance.

Maintenant on peut distinguer la masse noire qui s'approche et, lorsqu'elle survole le terrain, les feux de bord répondent par « un trait et deux points » la lettre « D » de reconnaissance prévue pour l'avion.

Avec le fonctionnement de l'Eurêka et la conversation S-Phone, il n'y avait aucun doute mais c'est la confirmation obligatoire.

Paul braque sa lampe en direction du balisage, fait un appel et les cinq feux s'allument.

Le bruit du bombardier décroît puis reste à la même intensité car il doit virer, et maintenant grossit à nouveau. L'avion surgit, très bas à quelques centaines de mètres. Deux puissants faisceaux lumineux s'allument et éclairent le terrain. Le Hudson passe en rase-mottes dans un bruit de tonnerre, juste à la droite de la ligne de balisage. Ses phares d'atterrissage s'éteignent en bout de piste et le voilà reparti pour effectuer une large boucle qui le ramènera face au terrain ; un tour de piste comme disent les pilotes. Par ce premier passage il a voulu bien s'assurer qu'aucun obstacle n'existe sur la bande d'atterrissage.

Mais déjà le voici à nouveau, phares allumés. Les moteurs baissent de régime. Il descend et ses roues touchent le sol non loin de la première lampe. Sur sa lancée, il court le long du balisage puis dès que sa vitesse est suffisamment ralentie, fait demi-tour, revient vers la lampe « A » qu'il dépasse, refait demi-tour pour se trouver prêt à repartir et s'immobilise à quelques mètres de la lampe « A », ses deux moteurs au ralenti.

Paul fait signe aux passagers de le suivre et ils ne se font pas prier. La porte s'ouvre, cinq hommes descendent avec leurs bagages, les deux colis sont bientôt à terre, les sept partants embarquent. Paul remet le carton au navigateur ainsi que le courrier et reçoit en échange une grande enveloppe. Quelques rapides phrases échangées, une chaleureuse poignée de mains donnée, la porte se referme, les moteurs grondent, l'avion tressaille, démarre lentement, prend de la vitesse, décolle quelque 500 mètres plus loin et se fond progressivement dans le ciel. Il va sans doute lancer des tracts sur la ville voisine pour justifier son survol de la région à basse altitude.

Débarquement et embarquement n'ont pas duré plus de trois minutes : c'est le temps recommandé.

Pour ceux qui restent à terre, il faut maintenant s'éloigner du terrain le plus rapidement possible. Déjà la camionnette arrive pour prendre les colis. Les hommes du balisage se replient, l'Eurêka est dans sa housse.

Arrivé à l'entrée du terrain, Paul remercie les membres du comité de réception. Mais les conversations enthousiastes montrent bien que, pour eux, la plus grande récompense a été d'être choisis pour participer à ce magnifique spectacle nocturne dont ils reparleront longtemps.

Vingt minutes plus tard, les cinq arrivants ont remplacé les sept partants dans la maison de campagne. Ils partagent le rhum de leur gourde avec leurs nouveaux amis, car comme les condamnés à mort, les agents venant en mission ont droit à un peu de rhum contenu dans un bel étui en étain.

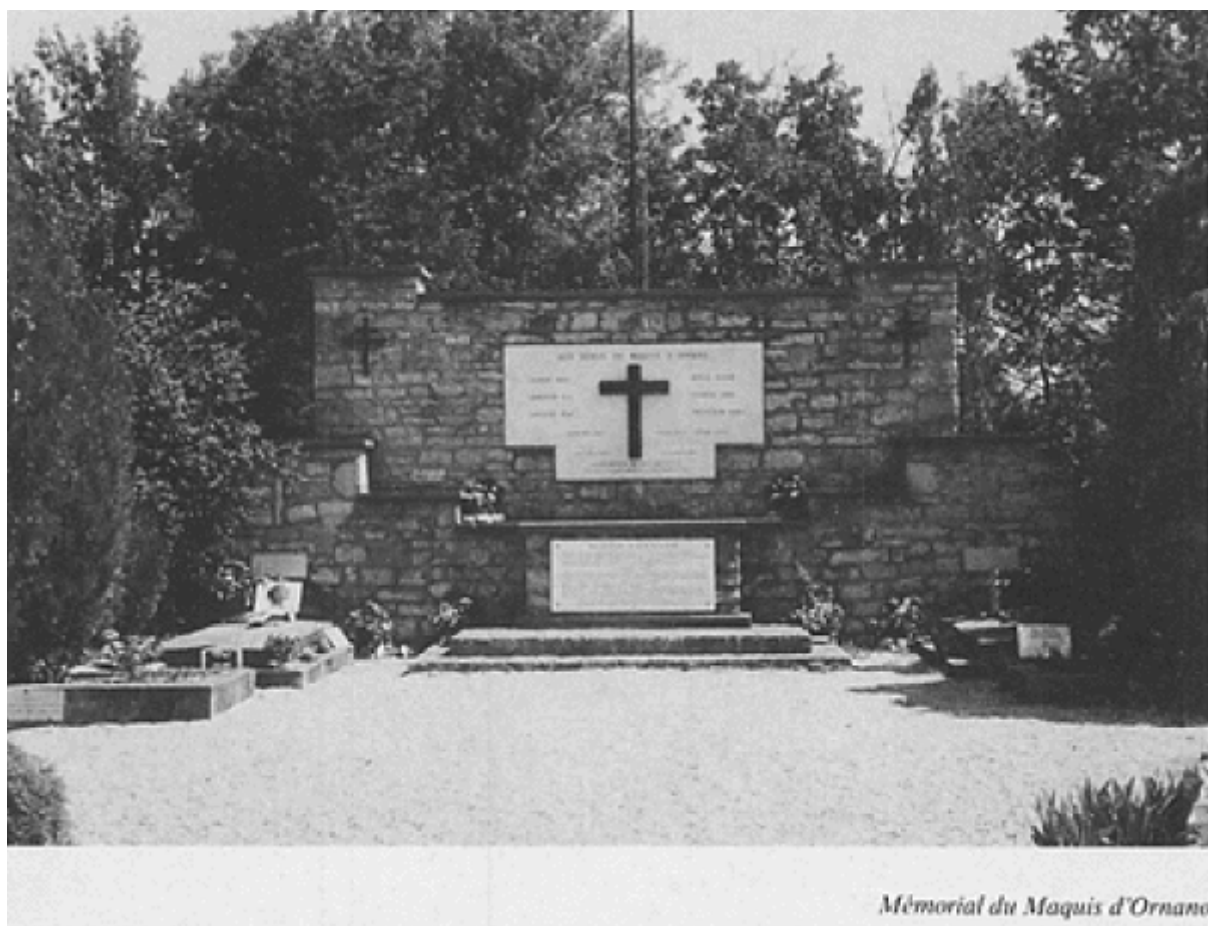
Demain on facilitera la continuation de leur voyage. Mais le plus difficile est fait.



Hudson sur un terrain clandestin lors d'un atterrissage de jour à la période de la libération.

Ils travaillaient ensemble mais ils ne se connaissaient pas. Ils se donnaient rendez-vous par le truchement de la BBC, mais ils ne se rencontraient jamais. Ils avaient, les uns pour les autres, de la reconnaissance, de l'admiration mais ils ne pouvaient pas l'exprimer. Les uns bravaient la flak, la chasse ennemie, et le mauvais temps, les autres l'armée allemande, la Gestapo, la Milice et leurs tortures, pour tenter de se rencontrer, mais quelque 180 mètres dans la nuit restaient le maximum de leur approche. « Ils », c'étaient les membres des équipages de bombardiers, c'étaient les membres des comités de réception. Tous avaient conscience des dangers encourus par les uns et les autres sans pouvoir jamais témoigner leurs sentiments de solidarité.

Les aviateurs ont payé un lourd tribut. Les membres des comités de réception aussi car la chance ne pouvait pas, sans arrêt, les préserver des risques très grands qu'ils acceptaient volontairement de braver.



Mémorial du Maquis d'Ornano.

La chance n'était pas toujours là !

Dans la nuit du 20 au 21 mars 1944 sur « Volcan »

L'Armée Secrète du Tarn-et-Garonne avait fondé en août 1943, pour permettre à des jeunes de se soustraire au STO, un premier maquis appelé Ornano, dans le bois de Garrhan sur le Causse de Penne du Tarn. A la fin de l'année, la trentaine de maquisards qui le composaient s'installait dans une ferme abandonnée et isolée, Labouriette, et dans une vieille maison inoccupée elle aussi au lieu dit Lautanel.

A la demande de l'AS, la SAP de la région 4, intéressée par la mise en place dans cette région d'un homo-dépôt, recherche fin 1943 un terrain à proximité de ce maquis qui est prêt à en assurer le fonctionnement. Un emplacement, reconnu sur le plateau surplombant l'Aveyron, est proposé à l'homologation. Il portera le nom de Volcan avec une capacité de 45 containers et de 6 parachutistes, et sera équipé d'un appareil de radioguidage Eurêka et d'un S-Phone.

29 février 1944. Le message de Volcan passe à la BBC. Au maquis d'Ornano, c'est la joie, mais l'équipe en place attendra vainement, dans le froid de la nuit d'hiver, sans percevoir le moindre bruit d'avion. Elle reste pourtant prête à recommencer aussi souvent qu'il le faudra.

7 mars 1944. A nouveau, le message est lancé par la BBC. La phrase allusion précise que deux avions tenteront l'opération et que six parachutistes arriveront ce soir. Ornano est à son poste, espérant le succès. En effet un bombardier se présente et après avoir effectué ses manœuvres largue trois agents, quinze containers et sept paquets. Mais le deuxième ne parvient pas au terrain. On apprendra plus tard qu'il a été obligé de faire demi-tour après avoir essuyé les feux de la flak sur les côtes de la Manche. Les trois arrivants sont Nonce qui vient prendre la direction des opérations aériennes de la région 3, son adjoint Recteur et Tremie, saboteur à la disposition du Délégué Militaire de la région 4.

10 et 11 mars 1944. La RAF tente, ces deux nuits, de nouvelles opérations sur Volcan mais le maquis d'Ornano, fort maintenant d'une quarantaine d'hommes, attend vainement. Les conditions météorologiques mauvaises empêchent leur réalisation.

20 mars 1944. La BBC annonce pour la nuit un double parachutage et l'arrivée d'un ami. Comme il en a pris l'habitude, le maquis d'Ornano se transforme en comité de réception. Deux agents de la SAP sont présents : Maurin, adjoint régional de Sultan chef OPS R4, qui se charge de l'utilisation du S-Phone et Pierre Austruy¹¹ qui assure le fonctionnement de l'Eurêka. Perry chef du 3e Bureau de l'Etat-Major de l'As du Tarn-et-Garonne, chargé des liaisons avec la SAP, dirige le comité de réception et met en place le balisage.

¹¹ Deviendra sous le pseudo de Javanais, chef de la chaîne radio de la SAP R4, sera tué plus tard lors d'un atterrissage.

A 23 h 50, le premier bombardier arrive, guidé par l'Eurêka. Maurin est entré en communication avec le pilote par le S-Phone et guide le largage. Il apprend que le parachutiste est à bord de cet appareil et qu'il s'apprête à sauter. L'avion effectue son passage et lâche les containers. L'agent atterrit lui aussi très normalement. Sous le pseudo d'Avoué, il doit rejoindre la région 5 pour devenir adjoint du chef OPS Baron.

L'équipe attend maintenant le deuxième bombardier. Les minutes passent, fort longues, sans que son approche soit signalée. Un peu déçus, les maquisards entreprennent alors le rassemblement et le chargement des containers sur le camion prêté par un résistant voisin. C'est une tâche longue et pénible qui demande plusieurs heures d'efforts.

A 3 h 30, un lointain bruit de moteur laisse espérer, malgré l'heure tardive, l'arrivée du deuxième avion. On veut croire encore à sa venue et l'Eurêka reste branché.

Peu après, une courte rafale de mitraillette claque dans la nuit, à quelques centaines de mètres, du côté de la garde surveillant la route d'accès au terrain.

Est-ce l'alerte ? Les responsables se consultent, se mettent aux aguets : aucun bruit. Le silence total qui persiste est rassurant. La rafale a dû être lâchée accidentellement. Le grand défaut de la Sten est bien connu : le tir se déclenche pour un rien. Alors, à nouveau confiants en leur sécurité sur ce plateau isolé, les maquisards achèvent le chargement du camion.

Soudain, proches, des ordres en langue allemande sont criés, suivis immédiatement d'une première rafale de fusil mitrailleur. Aucun doute maintenant, les Allemands attaquent le terrain et en force. Malgré la surprise, le réflexe de panique est vite surmonté. Les maquisards sont restés groupés. Devant la supériorité écrasante de l'ennemi, et selon les principes mêmes de la lutte clandestine, ils reçoivent l'ordre de se replier sur Labouriette et Lautanel. La connaissance parfaite qu'ils ont du terrain est un précieux avantage dans la nuit et le retrait s'effectue dans l'ordre. Il leur faut, hélas ! abandonner le camion puisque la route est coupée¹².

Maurin et Louis se retrouvent à ce moment à quelques centaines de mètres sur un endroit bien dégagé pour la bonne diffusion des ondes de leurs appareils à proximité de la falaise qui surplombe l'Aveyron. Alertés par les rafales d'armes automatiques, ils tentent de détruire l'Eurêka, selon les consignes. Trop tard ! la lueur de la lampe torche, bien que camouflée, et les étincelles de l'allumeur du système d'autodestruction provoquent une réaction instantanée des Allemands. Après une tentative avortée pour rejoindre le gros du maquis, leur chance d'éviter la capture est de tenter la descente de la falaise, opération périlleuse mais qui réussit au prix de quelques confusions. Ils en profitent pour camoufler dans un trou quelques papiers compromettants. A l'aube, ils auront atteint l'autre rive par la voie ferrée qui longe et coupe en deux fois l'Aveyron, en se dissimulant des véhicules allemands, et feront à pied des dizaines de kilomètres pour atteindre la gare de Vindrac.

Les gars du maquis ont réussi leur repli et se retrouvent rassemblés au cantonnement. Il n'y a que deux manquants : le veilleur en avant-poste sur la route d'accès au terrain et la sentinelle qui montait la garde près de Labouriette.

Il apparaît certain que les Allemands, qui ont dû opérer sur renseignements, seront bientôt là. La sécurité d'Avoué, l'agent parachuté, est jugée prioritaire : il sera dirigé sur le maquis de Bir-Hakeim, à travers la campagne, à une quinzaine de kilomètres. Pour échapper à l'encerclement qui se précise, il est ordonné un nouveau repli, sur l'autre rive de l'Aveyron si possible, mais sans emprunter le pont qui risque d'être bloqué, sinon vers l'Ouest, à travers les bois.

¹² Le propriétaire du camion, alerté aussitôt fera une déclaration de vol à la gendarmerie, et ne sera pas inquiété.

Un jeune maquisard Bertrand (Bernard Martel) est volontaire pour aller camoufler les documents du maquis dans une caverne du Causse et ensuite prévenir un passeur ami que ses camarades emprunteront sa barque pour traverser la rivière. Quelques instants plus tard, quand il ouvre la porte du passeur, il est immédiatement abattu : les Allemands sont déjà là.

A l'ancienne ferme Labouriette, trois maquisards restés en arrière-garde se trouvent cernés. Alors, s'abritant dans le bâtiment, ils font face à la mitrailleuse et à la grenade. Henri Granier, René Lartigue et Elie Labrousse se battent vaillamment, jusqu'à la mort, infligeant des pertes sérieuses aux assaillants infiniment supérieurs en nombre et en armement. Finalement abattus, leurs corps seront calcinés dans la ferme aussitôt incendiée par les Allemands.

Albert Tristchler, jeune alsacien plein de sang-froid et de courage, avait bien donné l'alerte en lâchant sa rafale de mitrailleuse. Le bruit supposé du deuxième avion, c'étaient les camions de la Wehrmacht qui arrivaient. Restant à son poste, il avait ouvert le feu contre les assaillants mais grièvement blessé à l'épaule il avait été capturé par les Allemands.

De son côté, André Rigobert qui montait la garde près de Labouriette, avait également déclenché l'alerte pour le camp. Après une farouche résistance, il avait été, lui aussi, cloué au sol par les balles des SS.

Malgré leurs graves blessures, tous deux étaient fusillés devant les ruines fumantes de Labouriette.

C'est ainsi que le 21 mars 1944, premier jour du dernier printemps de l'occupation, six jeunes patriotes de 20 ans donnaient leur vie pour que la France recouvre sa liberté.

Leurs compagnons du maquis d'Ornano, qui ont poursuivi la lutte sous l'occupation et jusqu'en Alsace avec le 3^e Hussards de Montauban, ne les ont pas oubliés. Chaque année, ils se réunissent à l'emplacement de Labouriette, devant le monument élevé à leur mémoire, et où reposent certains d'entre eux, pour leur rendre hommage.

Sur le terrain Volcan, une stèle de granit rappelle son emplacement et le dévouement des hommes d'Ornano.

Les troupes allemandes, composées de SS et de Mongols, fortes d'environ un millier de soldats, étaient équipées, non seulement d'armes individuelles mais aussi de fusils-mitrailleurs, de mitrailleuses et de mortiers. Venant de Gaillac, elles se divisaient en deux colonnes pour encercler en tenaille le maquis d'Ornano assurant les parachutages de Volcan, espérant ainsi abattre les maquisards jusqu'au dernier.

Les informations recueillies les jours suivant l'attaque, auprès des paysans voisins, permettent de penser raisonnablement qu'au moins quarante à cinquante soldats allemands ont été mis hors de combat sans pouvoir connaître exactement le nombre des morts et des blessés.

Sultan envoyait dès le 21 mars par câble à Londres le triste compte rendu de cette opération complété d'ailleurs par un autre câble du 22 mars. La BBC relatait bientôt ce drame dans son émission « Les Français parlent aux Français ».

Volcan, 20-21 mars 1944, petite mais douloureuse page de la grande histoire de la France.

Dans la nuit du 3 au 4 novembre 1943 au « col des quatre vios »

Octobre 1943 : l'Etat-Major de l'Armée Secrète me demande des armes, d'une part pour un maquis d'une quarantaine d'hommes sur le plateau de Combovin dans la Drôme, non loin du terrain de parachutage « Banane », d'autre part pour une cinquantaine d'hommes dans le maquis de Saint Donat sur Herbasse (Drôme) placé sous les ordres du capitaine René Fanget, enfin, pour trois maquis en formation dans le nord du département de la Drôme.

« Le sang est rouge » annonce la BBC dans la cacophonie des brouillages le 3 novembre 1943 à 13 h 15. Le message signifie qu'une opération de parachutage va avoir lieu sur le terrain « Fabert ».

Malheureusement, le responsable de ce terrain a été arrêté par les Allemands, aussi, pour plus de sécurité je décide d'effectuer cette réception sur « Temple », un terrain situé à 15 km au nord de « Fabert », sur l'autre versant de la vallée de la Drôme.

Je n'ai pas le temps de prévenir Londres et ce changement imprévu du lieu de rendez-vous va me permettre de vérifier l'efficacité d'Eurêka qui doit transmettre notre position exacte aux pilotes dans un rayon de 80 km.

Je préviens aussitôt le responsable de « Temple » afin qu'il mette son équipe en état d'alerte. L'émission du soir confirme le message, l'opération va bien avoir lieu.

Tous les hommes de l'équipe ont déjà effectué des réceptions de parachutages sur leur terrain sans aucun problème. Ils sont sur place dès 22 heures et installent le balisage et l'Eurêka. Les guetteurs sont à leurs postes pour assurer la protection, il n'y a plus qu'à attendre.

Le ciel est un peu couvert et la lune fait de timides apparitions. « Temple », situé sur un promontoire, domine la vallée du Rhône. Le point de vue est grandiose. Nous distinguons les lumières de la gare de triage de Portes-les-Valence, et plus loin, à 20 km à vol d'oiseau, celles de Valence. Nous les surveillons attentivement car elles constituent une indication primordiale. Vers minuit tout s'éteint brusquement. C'est ce que nous attendions avec impatience : cela signifie que l'alerte aérienne a été donnée, nos amis ne sont plus très loin.

Dès que nous entendrons le ronronnement caractéristique du moteur, il faudra allumer les balises. Ce devrait être une question de minutes... mais le temps s'écoule, pesant, interminable. A 1 heure du matin je suis persuadé qu'il s'est passé quelque chose d'anormal, et chacun doit penser comme moi, mais personne n'ose rien dire, peut-être inconsciemment pour conjurer le mauvais sort. Vers 2 heures, les lumières de la gare et de la ville se rallument. L'alerte est terminée, aucun avion suspect n'est plus signalé par les services allemands de surveillance. Où est-il donc passé ? Aurait-il fait demi-tour en arrivant au but ? C'est bien improbable. Tandis qu'un sombre pressentiment m'envahit, un de mes hommes accourt pour m'aviser qu'une vive lueur est apparue à l'ouest de notre terrain, de l'autre côté du Rhône, en direction du Mont Gerbier de Jonc, à environ 60 km de l'endroit où nous nous trouvons. Aucun bruit n'est parvenu jusqu'à nous.

Il est 3 heures du matin, je donne l'ordre de repli. Tout le monde est déçu et inquiet.

Deux jours plus tard, le 5 novembre, j'apprends qu'un avion allié a percuté la montagne au col des Quatre Vios, qu'il y aurait des survivants, et que les Allemands sont sur place. Il faut absolument faire quelque chose. S'informer d'abord et aviser selon les circonstances pour récupérer les aviateurs si cela est encore possible. J'envoie deux des nôtres enquêter sur place.

Les précisions que rapportent bientôt mes éclaireurs sont précieuses. Il s'agit bien de notre avion, et la lueur que nous avons aperçue dans la nuit du 3 au 4 était celle de son explosion : dans

la nuit il a percuté un piton rocheux. Il n'y a qu'un seul survivant, caché chez un habitant du village. Les Allemands paraissent ignorer son existence. Ils se sont retirés après avoir examiné les débris de l'appareil et ont emporté sept corps carbonisés.

Un coup d'œil sur la carte me renseigne sur les circonstances de l'accident. La prééminence rocheuse sur laquelle se sont écrasés les Anglais est orientée ouest-est, ce qui indique que l'avion se dirigeait droit sur « Temple » dont la position lui était fournie par notre Eurêka qui avait donc bien rempli son office.

Nous décidons de nous charger du rescapé qui, avons-nous appris, se trouve chez Mademoiselle Giraud, dont les parents sont industriels.

Comme il fallait s'y attendre, Marie Giraud nous reçoit avec méfiance et prétend ne rien comprendre à ce que nous lui disons. Elle n'est au courant de rien et il n'y a personne chez elle. J'admire son sang-froid et approuve son attitude mais le temps travaille contre nous, il faut dénouer la situation. J'essaie patiemment, sans l'effrayer de lui expliquer que nous sommes des résistants, qu'elle n'a rien à craindre et qu'il est urgent que nous mettions l'aviateur anglais en lieu sûr : qu'il serait dangereux pour elle-même de le cacher plus longtemps. Rien n'y fait, elle continue à nier farouchement.

A bout d'argument, j'ai l'idée de lui montrer la lettre de reconnaissance du terrain « F » sur lequel le parachutage devait avoir lieu et lui demande de la communiquer éventuellement au rescapé. Sur ce, nous prenons congé. Alors la réaction que j'espérais se produit. Elle me retient par la manche et nous avoue tout d'une traite que l'aviateur est bien chez elle. Nous faisant signe de la suivre, elle nous introduit dans une chambre où se tient un jeune homme grave, revêtu d'une combinaison de la Royal Air Force. Mlle Giraud parle l'anglais et lui explique la situation en quelques mots. Un pâle sourire éclaire son visage fatigué.

Désirant savoir exactement comment il se trouve là et qui est au courant, avant de rien décider je prie la demoiselle, maintenant détendue, de tout nous raconter dans les moindres détails.

« Le 4 novembre au matin, Monsieur Croze a fait irruption chez moi. C'est mon voisin, un fermier qui a été fait prisonnier en 40 et qui est revenu chez lui par ses propres moyens. Il avait l'air bouleversé : "Il est arrivé un malheur Mademoiselle Marie", me dit-il, "oui, un malheur ! Un avion anglais a percuté la montagne cette nuit dans la propriété de mon frère Marius. Il y a des morts et surtout un survivant. Que pouvons-nous faire pour lui tout de suite ? C'est mon neveu qui vient de me prévenir en passant, il va à la mairie déclarer l'affaire". J'ai tout de suite pensé qu'il valait mieux attendre pour la mairie et j'ai dit à M. Croze de courir après son neveu et de le ramener. Tous les trois nous sommes partis vers le lieu de l'accident. Il fallait prévoir le cas où les gens du village nous auraient vu partir et inventer une histoire vraisemblable. Nous avons coupé au plus court en traversant une coupe de bois tout en discutant de ce que nous pouvions faire pour l'aviateur et pour sa cargaison, s'il en restait quelque chose. M. Croze disait qu'il fallait détruire le poste de radio et ramasser les papiers. "La radio ? Dieu sait où elle est ?" répondait l'adolescent. "Mais des papiers, Mademoiselle, il y en a un monceau. Mon père veut prévenir les autorités le plus tôt possible pour que ces pauvres garçons aient une sépulture chrétienne". Croze, lui, était d'avis que l'on devait d'abord penser aux vivants, au rescapé et aussi à ceux d'ici qui attendaient l'avion. En arrivant sur le lieu tragique dans la petite combe, je me sentais pâlir. Une grande traînée noire marquait le flanc de la colline. L'huile et l'essence avaient brûlé les genêts et les bruyères et l'on ne distinguait même plus la pierre. De petits arbres étaient sectionnés, déchiquetés et de la ferraille avait été projetée sur deux cent mètres autour de l'amas informe constitué par ce qui avait été un avion.

C'est une vision que je n'oublierai jamais. Je prenais conscience de ce que signifiait la guerre et j'en étais malade ».

« Nous avons trouvé le survivant dans la ferme du frère de Croze. Il était assis près du fourneau, prostré, visiblement encore très choqué. Je lui adressai quelques mots en anglais, il redressa

la tête et une lueur d'intérêt éclaira son regard. Il sortit de sa poche une carte grande comme un mouchoir, imprimée sur du papier de soie et se mit à parler d'abondance, demandant où il était et en répétant qu'il ne voulait pas être prisonnier des Allemands. Bref ! On a décidé de l'emmener avec nous. Il convenait cependant de prendre toutes les précautions possibles et que tout le monde sache ce qu'il aurait à faire.

Comme prévu le fils aîné va descendre prévenir le maire et pour la suite je conseille au fermier de faire l'imbécile, de répondre en patois aux questions qui lui seront posées, en s'en tenant à la version suivante : un survivant ? Oui bien sûr ! il a cogné à la porte à 7 heures du matin. Il était tout noir, tout brûlé. Nous l'avons fait asseoir, il s'est réchauffé avec un coup de geôle mais n'a pas voulu manger. Anglais, vous dites ? Ça se peut bien. Toujours est-il qu'il ne parlait pas français mais il aurait bien pu être Allemand ! Il m'a emmené par la main voir ses camarades morts et il a beaucoup pleuré. Je l'ai ramené à la maison mais il n'est pas resté longtemps. On l'a vu retourner vers l'avion et marcher autour. Et puis j'avais mon travail, j'ai pas fait attention où il est passé ».

Marie Giraud poursuit : « Cette conversation n'a pas duré plus d'une heure et nous nous sommes dirigés vers les bois qui dominent le village. Parvenus de l'autre côté de la pinède, nous avons installé notre aviateur qui m'a dit s'appeler John Brough, au plus profond d'un taillis, avec une bouteille thermos remplie de café au lait, en lui recommandant de rester caché là jusqu'à la nuit : « Je sifflerai deux fois » lui a dit Croze. Dès que l'obscurité a été suffisante — le soleil se couche tôt au mois de novembre — mon voisin est remonté comme convenu mais personne ne répondait à ses sifflements. Il a fini par découvrir John, recroquevillé auprès d'un arbre, à demi-inconscient, encore sous l'effet du choc. De plus, il était blessé au pied. La descente fut pénible. Il est malaisé de se frayer un chemin dans les hautes bruyères sèches, en empruntant des sentiers de lièvres où personne ne passe jamais.

Croze mit deux heures à parvenir jusqu'au village en soutenant son compagnon qui se laissait entraîner sans réagir. Là, le plus dur restait à accomplir : traverser le pont qui enjambe la rivière. Par malchance la lune l'inondait, on y voyait comme en plein jour. Calant John à l'ombre du parapet, Croze vint m'emprunter une pèlerine pour cacher son uniforme et c'est d'un pas à peu près assuré que les deux hommes traversèrent le pont.

En arrivant chez moi, ils étaient fourbus mais Croze rayonnait. Avec ses petits yeux plissés de paysan madré il me dit : « On leur en a tiré un Mademoiselle ! Je n'ai jamais été aussi content bien sûr, depuis que je me suis évadé de chez eux ».

Marie nous sert maintenant d'interprète et John, reprenant peu à peu ses esprits nous confirme qu'il a toujours été persuadé que la Résistance française ferait tout pour le retrouver. Ses cheveux blonds lui tombent sur le front et il a l'air très juvénile malgré les poches de fatigue qui gonflent ses paupières. Il explique que lorsque l'accident s'est produit, il occupait le poste de mitrailleur à l'arrière de l'appareil où il venait de remplacer le Français Barthelemy qui avait froid. A partir de ce moment il ne se souvient de rien. Il s'est retrouvé, allongé par terre, « knock-out » mais miraculeusement vivant. A quelque distance l'avion se consumait et c'est la pensée qu'il ne pouvait rien faire pour ses camarades, le traversant comme une décharge électrique, qui le ramena à la réalité. Il s'est remis péniblement debout, a vu une petite lumière s'allumer et s'est dirigé de ce côté. C'était la ferme de Marius Croze, quartier de Senoucis, dont les habitants, réveillés par l'explosion venaient voir ce qui se passait. Ils le réconfortèrent de leur mieux et comme ils ne comprenaient pas l'anglais, ils envoyèrent le fils aîné prévenir son oncle.

John écrit le nom de ses camarades :

— Chef de bord :	Pulling I.	(RAF — Anglais)
— Capitaine :	Clark L.	(USA — Américain)
— Sergent :	Hodges H.	(RAF — Anglais)
— Sergent :	Smith W.	(RAF — Anglais)
— Sergent :	Nott R.	(RAF — Anglais)
— Sergent :	Penfold O.	(RAF — Anglais)
— Sergent :	Barthelemy J.	(RAF — Français)

Après avoir pris congé de Marie Giraud, nous reprenons avec John Brough, la route de Valence où nous arrivons sans difficulté. Il restera chez moi jusqu'au jour où mon chef national SAP, Charles-Henri Rivière Marquis, qui a fait une enquête, me donne l'ordre de le conduire à Lyon.

Là, on lui remet de fausses pièces d'identité sur lesquelles était précisé que leur possesseur était sourd et muet. La RAF prenait la sage précaution de munir ses aviateurs de photos d'identité en costume civil, prêtes à être apposées sur de faux papiers.

Dans le train qui nous emmenait à Lyon nous avons subi un contrôle allemand, de même qu'à la sortie de la gare de Lyon-Perrache avec la police française.

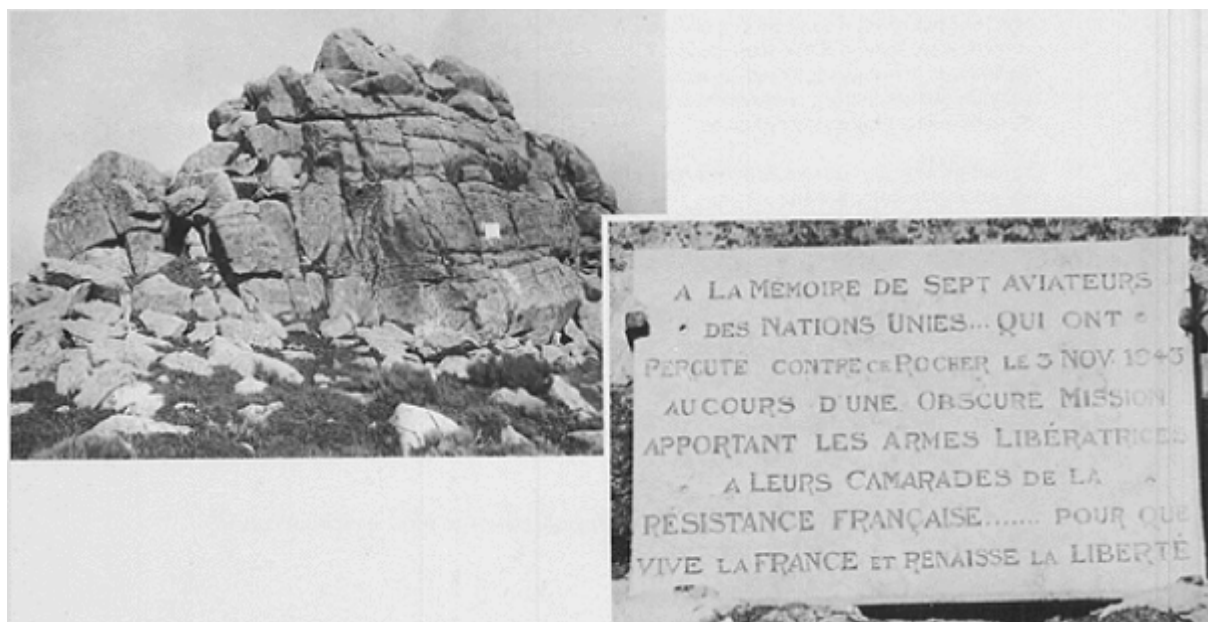
John fut rapatrié en Angleterre quelque temps après par nos services de la SAP dans la nuit du 8 au 9 février 1944 par atterrissage clandestin sur le terrain « Orion ».

Les gendarmes de Saint-Pierreville avaient été chargés de l'enquête sur cette affaire et comme nous avions des accointances avec eux, ils nous apprirent que les Allemands n'avaient pensé à aucun moment qu'il puisse y avoir des survivants. Ils avaient fait inhumer les victimes au cimetière d'Ancone, près de Montélimar. Une visite en ce lieu me confirma l'information. Leur tombe se trouvait juste à l'entrée du cimetière et les habitants de la localité, voulant rendre hommage à des combattants alliés, l'avaient recouverte de fleurs.

Pour prouver à l'ennemi que la résistance française n'était pas un mythe, notre ami Vinson tailla une plaque de marbre d'un mètre sur cinquante centimètres, frappée des insignes de la RAF et de la croix de Lorraine, sur laquelle il grava l'inscription reproduite ci-contre.

La plaque fut dressée quelques semaines plus tard, donc en pleine occupation, à la tête de la tombe, et ne fut jamais touchée par les Allemands. Il m'est pénible d'ajouter que cette plaque commémorative a été profanée et détruite à la libération dans des circonstances mal éclaircies. Des morceaux de marbre ont été retrouvés dans la rivière le Jabron, à plusieurs kilomètres d'Ancone.

Henri FAURE
Chef départemental SAP I
Médaillé de la Résistance avec Rosette



Le naufrage d'un Lysander

Dans la nuit du 7 au 8 juillet 1944, le Capitaine de la RAF Per Hysing-Dahl devait effectuer une opération d'atterrissage avec un Lysander. Il emmenait trois passagers mais n'ayant pas trouvé le terrain, il retournait en Angleterre. Alors qu'il abordait la Manche, il envoie un message : « Per informe qu'il sert de cible à la flak au-dessus de la tête de pont de la plage ». Puis, plus rien.

« ... Une aile avait été touchée, et l'aileron pratiquement arraché. Le réservoir à huile derrière la tête du pilote était crevé. Ses passagers et lui-même furent aspergés d'huile. Un éclat de schrapnel lui déchira la main. A court d'huile, le moteur se bloqua. Des obus éclataient tout autour de lui.

Il estima préférable de se poser sur la mer à quelque vingt miles de la côte. Il descendit donc doucement en vol plané à 110 km/h. Quelques mois auparavant, il avait suivi un cours de sauvetage air-mer et se souvenait bien de l'exercice d'amerrissage de nuit. Il devait se présenter face à la lune pour mieux observer les mouvements de surface dans son reflet, négliger la direction du vent et des vagues, ouvrir le capot du cockpit, bien serrer la ceinture, enlever son casque, et tout ce qui le reliait à l'avion, baisser la queue avant l'impact. Les Français avaient de leur côté ouvert le capot arrière. Les roues du Lysander touchèrent l'eau. La queue bascula brutalement déversant les passagers au-delà du cockpit qui, déjà, s'enfonçait. Renversé, le Lysander sombrait vite. Per se retrouva, toujours assis, sous l'eau. Rapidement, il déboucla son harnais, parvint à se dégager et remonta en surface. Sa *Mae West*¹³ ne voulait pas se gonfler.

Mais il parvint à gonfler son *dinghy*¹⁴ individuel. Ses trois passagers nageaient à proximité. Il parvint à en faire monter deux dans son embarcation. Le troisième, mauvais nageur, se noya avant d'avoir pu être secouru. Au bout d'une heure et demie, Per aperçut une corvette à un mile et demi, mais ne put attirer son attention. Deux heures et demie passèrent encore avant qu'un torpilleur américain les recueille. Il était alors 7 h 10. A bord, un second passager mourut quelques heures plus tard, sans doute du traumatisme subi, car il ne portait aucune blessure visible... »

Extrait du livre du Group Captain Hugh Verity

« Nous atterrissions de nuit »

¹³ Gilet de sauvetage gonflable dont le nom évoquait les formes généreuses d'une actrice de cinéma de l'époque.

¹⁴ Embarcation de caoutchouc.

Atterrissage dans le crachin

Le Group Captain Verity raconte lui-même un de ses atterrissages difficiles dans la vallée de la Saône avec un Hudson.

« ... La navigation fut rendue très difficile par les nuages bas. Le temps devait empirer au moment où nous survolions Cabourg, via Tours. Les nuages étaient partout. Nous avons pu faire le point à la vue du Creusot, reconnaissable aux lacs qui l'entourent. Il nous a fallu encore survoler des hauteurs dans les nuages, avant d'être certains que nous étions au-dessus de la vallée de la Saône. Pour plus de sûreté, nous nous sommes encore donné quelques minutes et avons doucement amorcé la descente aux instruments. Nous étant frayé un passage dans les nuages, nous avons découvert un paysage très noir. Il pleuvait. Nous avons encore fait demi-tour pour revenir vers la Saône et ne l'avons reconnue qu'à la nuance de son noir dans le noir ambiant. Nous ignorions si notre terrain était au nord ou au sud du point où nous avons trouvé le fleuve. Nous avons effectué un virage à droite et volé vers le nord en longeant le fleuve pendant trois minutes. Puis, demi-tour et nous avons repris la direction du sud. Quatre minutes plus tard, nous apercevions la lampe de Paul qui émettait très distinctement en morse la lettre C dans la pluie. Il était 2 h 30 du matin et la nuit était très sombre.

Je connus pendant le quart d'heure qui suivit mes moments de vol les plus difficiles. J'essayai d'éviter de trop m'approcher de Mâcon dans la branche vent arrière, estimai incorrectement ma première approche et vis que je dépassais l'objectif. Je remis les gaz tout en continuant à perdre régulièrement de l'altitude, jusqu'à reprendre assez de vitesse pour grimper et refaire un tour. A l'approche suivante, je me présentai trop en dehors de la ligne des quatre lampes électriques surgies brusquement de cette pluie d'encre. A petite vitesse, surtout avec les volets à moitié sortis, les commandes d'ailerons sur les Hudson étaient molles. Je dus une fois encore pousser les moteurs à 2 500 tours/minutes. Je ne doutais plus de l'effet de ce bruit épouvantable sur le sommeil des forces allemandes de Mâcon. Mais j'étais trop occupé pour saisir à quel point le message de la BBC pour cette opération convenait à ma situation sous cette averse dans les ténèbres : *“Ecoute mon cœur qui pleure...”*

A ma troisième approche, j'étais dans l'alignement, à hauteur et à vitesse voulues (100 nœuds environ). Mis à part les petits points lumineux des lampes devant moi, tout était noir. J'allumai les phares d'atterrissage. Dans ces rayons, la pluie oblique était un rideau de perles, masquant les lampes de balisage. Je vérifiai une fois encore que mes roues étaient sorties, la vitesse appropriée, soixante-dix nœuds environ et je réduisis légèrement les gaz.

Volets sortis à fond, palier, gaz coupés, un moment d'incertitude, un boum et nous roulions sur le pré, dépassant du bout de l'aile la seconde lampe à cinquante nœuds. Je pris mon virage au bout de 450 mètres de “piste” et poursuivis ma course, me demandant si nos gros pneus de caoutchouc s'enfonceraient dans le sol détrempé sous les onze tonnes du Hudson. Un autre virage près de la lampe A — vérifications en prévision du décollage et je pus me détendre un instant, laissant Philippe et Eddie¹⁵ décharger nos colis et accueillir nos huit nouveaux passagers dans la “cabine”. Huit minutes après nous être posés, nous étions de nouveau en vol. Les nuages persistèrent sur tout le retour... »

¹⁵ Philippe : Livry Level, officier FFL navigateur, et Eddie Shine, radio mitrailleur.

Armes et explosifs réceptionnés par les Officiers du B.C.R.A. (LONDRES et ALGER)
chargés des Missions « Opérations » pendant la période 1941 à 1944.

DATE	Kgr explosif	Unités STENS	Unités BRENS	Unités Fusils	Unités Pistolet	Unités Grenad	Unités gammon	Unités mines antichar	Unités fusils antichar	Unités P.I.A.T	Unités Bazookas	Unités mortiers	Unités carabines	Unités narlins	Unités grenades incen- diaires	Provenances
1941	—	—	—	—	5 containers : contenus divers surtout matériel de propagande											LONDRES
1942	—	—	—	—	51 et quelques armes et explosifs											LONDRES
1943	90.729	7.837	37	12	9.278	29.139	5.281	60	12	—	—	—	—	—	23.474	LONDRES
1943	—	—	—	—	8 tonnes (containers et paquets) contenu inconnu											ALGER
1944	220.505	77.801	9.474	62.064	20.896	261.530	50.964	2.440	—	<?>	904	154	2.595	576	24.240	LONDRES
1944	15.753	7.306	423	1.397	435	22.369	—	40	3	—	—	31	—	—	5.294	ALGER
TOTAUX	271.234	85.638	9.511	62.076	26.114	290.676	96.246	3.500	12	498	904	154	2.595	576	47.714	LONDRES
TOTAUX	15.753	7.306	423	1.397	435	22.369	—	40	3	—	—	31	—	—	5.294	ALGER
TOTAL Général	266.987	92.944	9.934	63.473	26.579	313.047	06.245	3.540	15	498	901	185	2.595	576	53.008	

Cet armement représentant un tonnage approximatif de 47 000 tonnes a été assuré par 3.500 sorties d'avions réussies.

Quelques statistiques

Parachutages

Après la guerre, des recherches ont permis d'établir les quantités d'armes réceptionnées par les officiers d'opérations. On trouvera ci-après le tableau récapitulatif.

Les chiffres portés doivent s'approcher de la vérité tout en représentant un minimum. Il semble bien, en effet, que toutes les opérations de largage n'ont pas été recensées. Le nombre des containers parachutés en 1941 et 1942 apparaît notamment comme trop faible, de même que les huit tonnes venues d'Alger en 1943. Mais sa valeur indicative reste très appréciable.

Le tableau montre en outre la progression des opérations selon les besoins estimés par les alliés. En 1941 et 1942, seulement un peu de matériel pour les missions de sabotage. En 1943 déjà des armes pour les maquis et les plans d'intervention prévus en accord avec l'Etat-Major interallié pour le jour « J ». En 1944, le gros effort pour l'exécution des plans et la guérilla.

Si l'on détaille davantage cette dernière année qui n'a duré que huit mois car les parachutages ont généralement cessé fin août, courant septembre, on se rend compte que la plupart des opérations ont eu lieu d'avril à août, soit deux mois avant le débarquement du 6 juin et trois mois après, c'est-à-dire pendant les combats de la Libération avec une pointe très nette en juillet lorsque le SHAEF (Supreme Headquarter Allied Expeditionary Force ou encore Grand Quartier Général des Forces Expéditionnaires Alliées) fut persuadé que l'aide apportée aux Alliés par la Résistance était de beaucoup supérieure à celle escomptée.

Atterrissages

Le Group Captain Hugh Verity, tout en reconnaissant que les archives de la RAF comportent des lacunes et que les opérations effectuées dans la période de semi-libération, ne sont pas comprises, donne les chiffres suivants :

	Missions opérationnelles	Opérations Réussies	Passagers vers France	de France
Lysander.....	279	180	304	410
Anson	1	1	—	4
Hudson	44	36	139	221
Totaux	324	217	443	635

Une autre source mentionne 383 opérations de la RAF, ce qui pourrait finalement correspondre à la totalité des opérations tentées, sans mentionner le nombre d'opérations réussies, mais que l'on pourrait estimer à 260. Cette différence de 20 % s'expliquerait car d'une part, le tableau ci-dessus ne serait pas tout à fait complet et d'autre part, il ne prend pas en compte les opérations d'après la clandestinité alors que, comme on l'a vu, il y a même eu des atterrissages RAF de jour.

En ce qui concerne les opérations réalisées avec des Dakotas, en l'absence de précisions que pourrait donner l'US Air Force, il apparaît difficile d'avancer un chiffre précis, les sources différentes mentionnant de 20 à 176 opérations.

Vingt atterrissages en pure clandestinité, peut être ; cent soixante seize en comptant les avions apportant armes et médicaments dans les régions libérées, peut-être aussi.

Mais ces opérations quel qu'en soit finalement le nombre n'ont pas toutes été réalisées par les officiers d'opérations des Réseaux Action. Le SOE et les réseaux de renseignements figurent dans les parties prenantes pour le partage. Mais qu'importe ! Tous n'ont-ils pas œuvré pour la Victoire et pour la Liberté.