

Les Radios Clandestins pendant l'occupation 1940/1944

Préface

Les radios clandestins pendant l'occupation 1940/1944

A Boulay Moselle, le 26 octobre 2012

Chers amis Radioamateurs radiotélégraphistes

Ainsi que les personnes qui s'intéressent à l'Histoire :

" Les radios clandestins pendant l'occupation 1940/1944)

Notre ami Armand BOUVIER (indicatif : F5TDJ) est décédé il y a plusieurs jours à l'âge de 92 ans.

Durant les années 90 et début 2000, il est venu m'encourager en faisant QSO avec moi à la fin de la diffusion d'un cours de lecture au son que je manipulais le soir dans la bande des 80 M à destination des radiotélégraphiste qui désiraient s'entraîner. Armand a continué d'encourager l'ami Robert F6EJN qui a continué cette diffusion à partir de 2005.

Soudain, il y a deux ans, Armand a été hospitalisé, il ne devait hélas plus revenir sur ce rendez vous sympathique.

Armand était radio clandestin pendant l'occupation.

En 1994, il m'a confié le récit de ses souvenirs de cette activité clandestine dont on trouve une partie au lien suivant :

http://fr.wikipedia.org/wiki/Albert_Woerther

68 années après les faits, ces documents se trouvent également sur l'Internet et, donc, ne relèvent pas (ou plus) d'un secret quelconque.

Aussi pour un devoir de mémoire envers Armand radio clandestin et aussi tous ses amis résistants, dont beaucoup sont morts pour la France en faisant leur devoir au mépris d'un danger omniprésent, j'ai décidé de vous communiquer les souvenirs de notre ami Armand.

Bonne lecture et n'hésitez pas à les donner à lire à vos enfants et petits enfants.

Merci

Amicalement à tous

Michel BAUDOIN, F5LBD 15, rue des Huiliers 57220 Boulay Moselle

Nota : Source Internet : <http://codekeeper.free.fr/histoire.html>

À ce lien les explications sur la soie de chiffrement et déchiffrement de l'époque.

De mars 1943 à mars 1944 je travaille dans un centre d'interception, le GCR (groupement des contrôles radioélectriques) dont la production devrait profiter aux allemands. En réalité bon nombre d'écoutes sont orientées sur la wehrmacht, la luftwaffe, les agents allemands clandestins en zone sud, les commissions d'armistice allemandes, et les résultats acheminés clandestinement à ALGER. Lorsque les allemands s'en rendent compte, la réaction est brutale et se solde par deux fusillés, quatre disparus, deux déportés et deux emprisonnés. A la libération on notera les noms des quatre disparus au camp de STRUTHOF où ils ont succombé. Parmi les rescapés, les anciens aviateurs dont je suis gagneront PARIS où ils seront intégrés au personnel des PTT grâce à un colonel de l'armée de l'air "reconverti" dans cette administration. A l'époque, j'ai gardé des relations avec deux opérateurs, MARTIN et REGIN, chassés du centre d'interception précédemment évoqué. Nous souhaitions depuis longtemps travailler comme radio clandestin dans un réseau, mais les contacts étaient difficiles, l'occasion ne s'était pas présentée. Début juin je reçois une lettre suffisamment explicite et comportant une adresse. Ma décision est rapidement arrêtée et le 17 juin je loue ma place dans un train à destination de LYON. Départ de PARIS le mardi 20 juin et premier problème sérieux au franchissement de la ligne de démarcation. Le wagon où je me trouve est inspecté en gare de CHALON-SUR-SAÔNE par un capitaine allemand. Chaque voyageur présente un "ausweis" en règle, je suis seul à n'en pas avoir. Mon seul document: la carte d'identité professionnelle des PTT qui, manifestement, ne représente rien aux yeux du capitaine. "Qu'allez vous faire à LYON?" Ma réponse est peu convaincante. L'officier s'impatiente puis pose la main sur mon épaule "si j'avais le temps, je m'occuperais de vous". Inconsciemment j'ai sans nul doute remercié le Ciel! Pas un mot des autres voyageurs mais tout le monde respire mieux quand le train s'ébranle. Le 21 juin, à LYON, je me présente, comme prévu, dans la famille de GEORGES MINY où on doit me fournir des précisions. Je découvre des gens éplorés, le fils ayant été tué la veille en HAUTE-SAVOIE à proximité du plateau des GLIERES par un détachement de la MILICE. J'obtiens malgré tout le renseignement espéré. De là je me rends à MONTMERLE-SUR-SAÔNE au nord de LYON où j'arrive le 23 juin pour retrouver ANDRE MARTIN, "vieille connaissance".

du centre d'interception. Nous touchons enfin au but, un agent du réseau BUCKMASTER l'a contacté sur intervention d'un tiers. Qui est BUCKMASTER, on ne sait pas, sûrement un anglais avec un nom pareil et puis MARTIN a l'assurance que "c'est du solide". Dès le lendemain 24 juin nous nous rendons à CHAGNY au nord de CHALON-SUR-SAÔNE pour joindre ARMAND, radio de PORTHOS (organisateur de BUCKMASTER dans le secteur de CHAGNY) ARMAND est également connu sous le nom de FLAVIAN.

Le 26 juin, ARMAND m'explique le fonctionnement du poste radio un 3-MKII. Pour moi, aucun problème, je me sens immédiatement opérationnel et, le lendemain 27 juin j'envoie à LONDRES deux messages qui sont enregistrés sur disque, d'une part pour juger mes qualités d'opérateur, d'autre part comme élément de comparaison pour le cas où je serais "pris". On saurait alors si j'assure moi-même la transmission. Ensuite je reçois immédiatement deux messages. Par principe le clandestin a toujours priorité: il émet d'abord ses télégrammes et ensuite la station anglaise passe les siens. Je suis impressionné par les performances de cet ensemble radio qui ne pèse que 15 kgs.

D'autres opérateurs de notre ancien centre, BONNET-ORGERET-REGIN viennent nous rejoindre.

Comment étions nous organisés? Par souci de discrétion, il convenait de se diviser. Je faisais équipe avec MARTIN et nous logions à l'hôtel de PARIS en plein CHAGNY. Il y avait là beaucoup d'allées et venues et le propriétaire nous était favorable. Aucun de nous n'a jamais rencontré PORTHOS et nous nous sentions uniquement sous la coupe d'ARMAND, le radio du secteur.

Deux familles abritent le matériel radio dont nous disposons. A CHAGNY MR VION PERE, homme d'âge mûr dont le fils, ingénieur agricole, s'occupe également d'un portefeuille d'assurance. Le fils connaît des conditions de vie apparemment aisées. Le père habite une grande maison neuve, à l'écart, convenant pour dissimuler nos activités. Nous nous rendons également à CORPEAU, village distant de 3 kms chez MR BUREAU garagiste, installé très confortablement. Personnage rude, carré tant physiquement que dans son comportement, il cache lui aussi un poste-valise que nous utilisons à notre guise.

J'assure à nouveau la liaison avec LONDRES le 30 juin pour envoyer un message et en recevoir deux. Le 3 juillet j'expédie

un télégramme et en reçois deux alors que le 5 juillet un nouveau contact permet l'envoi d'un message et la réception de deux. Le 10 juillet je participe à mon premier parachutage. A l'aide d'un petit récepteur alimenté par piles prise dans le matériel d'agent, nous avons écouté tout au long de la journée les émissions de la BBC. Plusieurs fois nous avons entendu le message nous concernant "PRES DU FOYER ENSEMBLE 2 FOIS" Le même message est donc valable pour deux parachutages différents. Le premier aura lieu le soir même. Je suis en proie à une excitation contenue mais bien compréhensible. Premier temps, rassemblement de l'équipe de réception. ARMAND dirigera l'opération et insiste pour que j'en assimile tous les détails car j'accompagnerai un organisateur. Sur le terrain on me confie la lampe torche prise pour émettre en morse la lettre code en direction de l'avion. L'attente paraît interminable. Soudain nous discernons le bruit des moteurs. Trois lampes torche sont disposées en ligne au centre du terrain, parallèlement au vent pour indiquer le sens de largage. Je me tiens en tête, perpendiculairement à la première lampe, à une cinquantaine de mètres et manipule la lettre. Aucun ruage, l'avion nous a repérés, fait un passage pour rien et revient aussitôt larguer son chargement à basse altitude. C'est impressionnant. En tout 17 containers métalliques, apparemment que des armes. Tout est véhiculé en un minimum de temps dans des caches aménagées à l'avance. Il faut faire vite car, du point de largage, on aperçoit au loin la gare de CHAGNY où la présence des allemands est systématique. Dans cette région tout en collines, les terrains propices aux parachutages sont rares, on n'a pas toujours le choix.

Le lendemain 11 juillet des agents de la GESTAPO sont signalés à CHAGNY. Aussitôt, en compagnie de MARTIN, je quitte l'hôtel de PARIS pour partir à SANTENAY, village distant de 4 kms, où nous attend MR MATHEY dans son hôtel. Tous nos déplacements s'effectuent à pied, seul moyen d'éviter les grands axes où se font les mauvaises rencontres! Le même jour je découvre un parachute dans les collines dominant SANTENAY et, à proximité des chaussettes anglaises visiblement échappées d'un emballage lors d'un parachutage.

Le 13 juillet, toujours à proximité des collines avoisinantes, mais dans les premiers vignobles, un ouvrier ou peut-être un vigneron piochant sa vigne m'aborde et oriente la conversation sur les parachutages. Je joue les ignorants mais lui est manifestement informé. A ce propos, ARMAND me signale l'existence, dans la région, d'un groupe FTP

qui, ne recevant aucun matériel, est à l'affût des réserves faites par d'autres organisations.

Nous attendons maintenant le deuxième parachutage annoncé par le message du 10 juillet. ARMAND est informé qu'il s'agit d'un organisateur et des dispositions spéciales s'imposent afin d'assurer la réussite de cette opération. On prévoit d'utiliser le système EUREKA-REBECCA duquel ARMAND m'a confié qu'il n'en existait que 3 exemplaires en zone sud. L'un d'eux nous parvient, j'ignore d'ailleurs comment, d'un point situé à 120 kms de CHAGNY en zone sud. L'ensemble, avec l'accumulateur d'alimentation tient dans un sac à dos. L'antenne, de près de 4 m. est à 3 brins. Je reviendrai en annexe sur le fonctionnement de ce matériel exceptionnel.

Le 18 juillet nous entendons à la BBC le message attendu "PRES DU FOYER ENSEMBLE". Le parachutage aura lieu la nuit prochaine à LA ROCHEPOT, loin derrière le château du même nom. On accède là d'abord par la route nationale dont la côte de la ROCHEPOT, longue et à forte déclivité est bien connue dans la région. Ensuite les raccourcis, pratiqués par les seuls habitants des environs, conduisent à la zone de largage particulièrement déserte. ARMAND a prévu deux vélos, l'un pour MR BUREAU, l'autre pour l'agent parachuté qu'il est convenu de conduire à CORPEAU chez MR BUREAU où une chambre l'attend. Là également MR VION fils, de CHAGNY et le mécanicien du garage de MR BUREAU. Vers minuit, le sac à dos EUREKA est fixé sur les épaules du mécanicien, l'antenne déployée. Je me tiens derrière lui, casque d'écoute sur les oreilles, prêt à manipuler la lettre de code D sur la balise EUREKA. Les lampes sont en place et MRS VION et BUREAU les allumeront sur ordre d'ARMAND. Lui se tient à mes côtés et manipulera, en direction de l'avion la lettre D également avec une lampe torche. Au moment où l'avion déclenchera l'émission de notre balise EUREKA, il se produira un léger ronronnement dans mes écouteurs et j'en avertirai ARMAND. L'attente paraît d'autant plus longue que mon attention est soutenue. Nous sommes sur le terrain depuis bientôt 2 h. et toujours rien. Tout à coup, "ça y est", le doute n'est pas possible, j'entends le ronronnement! Il faut être attentif, l'avion sera au dessus du terrain dans 1/4 d'heure environ. Je commence à manipuler ma lettre D tandis qu'ARMAND attend encore un peu pour faire braquer les lampes vers le ciel. Et puis tout fonctionne bien, les lampes constituant

le balisage sont éclairées, ARMAND et moi manipulons chacun notre lettre D. Nous percevons maintenant très nettement le bruit des moteurs. Soudain l'avion est là bien dans l'axe de balisage. Au dessus de nos têtes le parachute jaillit de l'appareil qui disparaît dans la nuit. Oui, le parachute blanc indique bien qu'il s'agit d'un agent. Le temps de descente est bref et voilà toute l'équipe à la recherche du parachute blanc. On cherche, on s'interpelle, toujours rien. Où diable a-t-il pu s'égarer? Inquiets, nous élargissons le cercle de nos investigations. Tout à coup notre homme émerge des fourrés. On distingue le parachute rassemblé tout à côté. Nous courons à sa rencontre. JUSTIN a retrouvé le sol de FRANCE!! Il fait remarquer aussitôt combien nos appels bruyants, dans la nuit, l'ont surpris. Toutant de notre identité il avait tardé à se montrer. Son bagage est réduit: de l'argent, une cinquantaine de quartz pour les postes radio, les plans de travail et les soies de chiffrement et déchiffrement indispensables aux opérateurs radio, des portefeuilles avec poches discrètes, quelques boîtes de cigarettes (j'en possède encore un exemplaire!) peu de vêtements, une curieuse combinaison bleue de travail avec, dans une poche, une pince pour sectionner les câbles électriques ou les lignes téléphoniques et, enfin, une étonnante mallette grenat, très petite, contenant des faux-passeports allemands à couverture rouge. Tout cela, répertorié à même le sol, excite ma curiosité. Il faut maintenant le répartir entre nous afin de l'emmener. Je suis destinataire de l'argent, des quartz et de quelques boîtes de cigarettes que j'emporterai à CHAGNY chez VION fils. JUSTIN expose aussitôt ses desiderata à ARMAND car il veut gagner rapidement PARIS. Il lui faut si possible un radio parlant allemand et acceptant de travailler depuis un sanatorium. Les allemands redoutant la tuberculose, ce genre de repli est prévu dans la mission. ARMAND me presse d'accepter bien que "mon allemand" soit embryonnaire. Je prête attentivement l'oreille aux propos de JUSTIN: il apparaît direct, n'a rien d'un taciturne, affaire conclue!

Le temps a passé, les premières lueurs de l'aube apparaissent. Le parachute étant dissimulé, nous pouvons nous séparer. M. BUREAU et JUSTIN enfourchent leur vélo et prennent la direction de CORPEAU. Profitant de longue descente de LA ROCHEPOT, ils seront vite arrivés. Pour ceux qui restent rien ne presse. Nous échangeons nos impressions concernant JUSTIN. Il est bien arrivé, voilà l'essentiel,

et, dans la journée, ARMAND préparera un télégramme pour LONDRES. Tout à coup nous voyons poindre nos deux cyclistes essouffés et blessés. En quelques mots nous savons tout. BUREAU et JUSTIN, au moment de tourner pour pénétrer dans la propriété de BUREAU ont vu madame BUREAU assise sur une chaise au milieu de la cour avec plusieurs gars à ses côtés. Ils ont eu le réflexe de filer tout droit. La situation est critique. ARMAND, VION et BUREAU discutent des décisions à prendre. Quel accueil pour JUSTIN! S'il était parti à CORPEAU aussitôt parachuté, il tombait entre les mains de la GESTAPO. Nous avons un point de repli possible dans un village que je ne connais pas encore: RULLY à l'HÔTEL DU COMMERCE. Rendez-vous est pris là pour le soir même. ARMAND décide de me laisser partir avec les quartz et l'argent qui sont une partie des éléments clés pour la mission de JUSTIN. Il faut se rappeler qu'ARMAND a recruté et formé 5 radios qu'il enverra auprès d'organisateur qui en sont dépourvus. Pour ces opérateurs on peut toujours parachuter des postes radio mais les plans de travail, soies et quartz absolument indispensables sont toujours apportés par un agent parachuté. On verra en annexe ce que sont ces éléments. D'autre part JUSTIN nous arrive avec une somme importante sans laquelle tout serait paralysé. On comprend mieux l'importance que revêt son arrivée.

Au début de l'après-midi j'emprunte les sentiers et me retrouve dans les parages de CHAGNY. Durant toute la matinée nous n'avons rien su de ce qui se passait là ou à CORPEAU. Le soir venu, très prudemment je gagne RULLY à 4 kms de CHAGNY et retrouve là ARMAND et JUSTIN pour apprendre que la maison de BUREAU a été pillée et incendiée. Madame BUREAU a sans doute parlé avant d'être emmenée car, très vite, la GESTAPO a encerclé la propriété de VION pour s'emparer de sa femme. De plus, ARMAND sait qu'il est recherché.

J'ouvre là une parenthèse pour préciser la suite des événements en ce qui concerne BUREAU et VION. Leurs femmes seront déportées à BUCHENWALD. Des employés de la gare de CHAGNY communiqueront l'itinéraire et la date de départ du train de déportés dont elles feront partie. VION et BUREAU s'empareront chacun d'un fusil-mitrailleur dans le stock dont dispose ARMAND et prendront position pour attaquer le train dans l'espoir de libérer leurs épouses. Aucune exhortation ne les en dissuadera. Le train stoppera mais les tirs de deux fusils-mitrailleurs seront peu de chose face

aux moyens dont dispose l'escorte. VION sera tué et BUREAU se sauvera puis trouvera refuge chez sa mère. Désespéré, il accusera son beau-frère, communiste notoire, de l'avoir dénoncé au moment de l'arrestation de sa femme. Armé d'une mitraillette STEN il se rendra chez lui et l'abattra d'une rafale. Finalement, les deux femmes survivront à leur déportation et rentreront à CHAGNY après la libération.

Il faut absolument partir. Le 20 juillet JUSTIN et moi prenons le train à CHAGNY pour gagner d'abord PARIS. J'ai sur moi les 5 quartz auxquels j'ai droit, le plan de travail radio et la soie. JUSTIN garde l'argent et la mallette aux faux passeports. Dans un coin de ma valise j'ai aussi rangé la boîte de cigarettes "larguée" à LA ROCHEPOT et deux portefeuilles "made in ENGLAND". Au point où nous en sommes, un peu plus un peu moins.... Ainsi pourvus il est préférable de ne pas être fouillés, aussi nous montrons nous d'une discrétion exemplaire.

Le 21 juillet nous atteignons DIJON. 54 kms en 24h., à pied nous aurions fait mieux. Les trains militaires ont évidemment priorité et les alertes aériennes imposent des arrêts. Je laisse JUSTIN en gare pour courir chez un cousin boucher à proximité et rapporter de précieux sandwiches. Nous serons à LAROCHE le 22 au soir et à PARIS le 23 dans l'après-midi (350 kms en 3 jours!!)

Nous nous rendons sans tarder chez madame REXENS, 9 impasse NANSOUTY en bordure du parc MONTSOURIS. A LONDRES on a ainsi confié à JUSTIN des adresses avec des noms de personnes à contacter. Les garde-t-il en mémoire ou dissimulés par écrit, je ne le saurai jamais et je meuble mon information au fur et à mesure des événements. Madame REXENS, femme de peintre, possède un grand appartement permettant d'héberger des agents ou des aviateurs alliés "descendus", de passage à PARIS. Un restaurant établi à l'entrée de l'impasse, et de connivence avec elle, apporte les repas "à domicile". Ce genre de dévouement n'est pas de tout repos. Elle nous dit avoir accueilli récemment un groupe de NEO-ZELANDAIS extrêmement bruyants et ne comprenant rien aux risques qu'ils engendraient. Elle les avait enfin accompagnés à la frontière espagnole pour les remettre à des passeurs.

JUSTIN doit contacter ROGER envoyé par JEAN-MARIE, organisateur du secteur de l'YONNE pour être dirigé sur NANCY. ROGER ne se présente pas mais JUSTIN rencontre ROMU agent de liaison de JEAN-MARIE. Nous attendons jusqu'au 2 août sans comprendre la raison de notre

inaction. Nous saurons à NANCY, par ROMU, que, durant cette longue période, nous avons été particulièrement surveillés, nous passons pour des agents de la GESTAPO. Que s'était-il passé?

Dans le train qui nous conduisait à PARIS, à l'écart de nous, voyageait également BONNET, l'un des radios formés par ARMAND à CHAGNY. Il était désigné comme radio de JEAN-MARIE. Parvenu à PARIS il constate la disparition de sa soie de déchiffrement. Ne sachant comment s'en expliquer il prétend contre toute vraisemblance que la GESTAPO la lui a dérobée. Non seulement il se discrédite mais il engendre la suspicion vis à vis de JUSTIN et moi-même. Lors de son parachutage, JUSTIN, nous l'avons vu, compte dans ce qu'il apporte, des portefeuilles à poches camouflées.

Prie de choisir en premier, je jette mon dévolu sur le plus attrayant. Les autres radios héritent de modèles moins finis. En même temps qu'un portefeuille, chaque radio reçoit la soie prévue pour sa mission. Le lendemain, BONNET n'étant guère intéressé par son portefeuille me le propose. Pourquoi pas? Je le glisse dans une poche puis dans ma valise et n'y pense plus. Durant notre séjour à PARIS je le regarde, l'ouvre, et, par simple curiosité, "pour bien voir comment c'est fait", fouille dans les poches "secrètes" et trouve..... une soie qui ne peut être que celle de BONNET. Il l'avait rangée là avant de me donner le portefeuille et ne s'en était pas souvenu. Je le fais constater par JUSTIN qui avertit ROMU, lequel fera parvenir la soie à BONNET, ceci peu avant le 2 août. Ce regrettable incident nous a immobilisés 14 jours à PARIS. Et si je n'avais rien découvert?

Un événement important nous a été caché à notre arrivée afin de ne pas nous démoraliser, l'arrestation de JEAN-MARIE à PARIS le 2 juillet. C'était mal nous connaître.

Enfin la décision de partir à NANCY est arrêtée. Les trains à destination de L'EST sont de plus en plus rares, on nous prévient même que le dernier départ régulier aura lieu le 5 août. Arrivés à la GARE DE L'EST c'est un peu la bousculade, il n'y a que quelques wagons accrochés à un train de déportés. Pour nous ce n'est pas la solution rêvée mais nous n'avons pas le choix. J'ai toujours sur moi mes quartz, mon plan de travail et la fameuse soie. JUSTIN emporte l'argent et la minuscule mallette avec les faux passeports. Impossible d'approcher les wagons réservés aux déportés, ils sont sévèrement gardés. ROMU fait-il partie du voyage? Je ne le saurai pas. Le train démarre enfin mais les arrêts hors des gares sont fréquents. Dès le début de la nuit le convoi s'immobilise encore mais en raison d'alertes car on perçoit

les sirènes au loin. Le 6 en début d'après-midi nous touchons EPERNAY. Des religieuses sont autorisées à ravitailler les déportés et nous gardons la certitude qu'elles ont distribué du champagne comme boisson. Il fait encore grand jour quand, en fin de soirée, le train ralentit dans une large courbe pour avancer au pas. Soudain c'est l'arrêt brutal marqué de coups de feu accompagnés de rafales d'armes automatiques. Tout le monde se précipite pour baisser les vitres sur la droite du convoi. Deux hommes s'enfuient parmi les buissons qui bordent la voie, aucun doute ce sont des déportés. On les voit courir, zigzaguer, alors que les rafales s'intensifient, puis l'un d'eux s'écroule. Qu'on le veuille ou non, l'émotion vous serre les "tripes"! C'est le moment que choisit JUSTIN pour porter la mallette grenat dans le filet à bagages d'un compartiment voisin.

Des militaires de l'escorte ramènent le blessé en tête du train. Il est pieds nus et ne porte que sa chemise pour tout vêtement. Un officier descend sur le ballast, ajuste son casque et administre une paire de gifles à ce pauvre gars alors que le sang ruisselle de sa cuisse gauche, là où il a été touché. Aussitôt nous recevons l'ordre de remonter les vitres et baisser les rideaux. Des coups de feu claquent et chacun pense que le blessé a été achevé sur le bas-côté du ballast. Puis le train repart. Très digne, JUSTIN récupère sa mallette et nous échangeons l'ombre d'un sourire. Des militaires arrivent en courant le long de la voie, l'arme à la main. Presqu'aussitôt les coups de feu reprennent, sans doute a-t-on repéré le deuxième évadé duquel nous supposions l'évasion réussie. Un pont enjambe la voie et nous stoppons en gare de ST-DIZIER à la nuit tombante.

Nous n'atteindrons NANCY que le lendemain matin 7 août. J'attendrai discrètement en gare le retour de JUSTIN. Il doit récupérer ROMU qui le conduira chez MARCEL PERRIN directeur de coopérative, 10 RUE DE LA MAIRIE à MAXEVILLE. Avec tout ce qui encombre mes poches, la prudence commande de me rendre quelque part en sachant exactement où je pose les pieds. Entrevue concluante puisque JUSTIN vient me chercher. Ma propre prise de contact avec PERRIN se veut chaleureuse tant le personnage est affable.

A LONDRES, on a fourni à JUSTIN l'adresse de deux agents qu'il doit contacter à NANCY, rue de PHALSBURG. M. PERRIN lui apprend qu'en réalité ce sont deux agents allemands qui ont disparu depuis l'arrestation de JEAN-MARIE à PARIS le 2 juillet. Où que nous allions, la situation n'est jamais limpide. JUSTIN sera mis en relations avec des membres

du 2^{ème} BUREAU auxquels il laissera une photo de l'un des deux agents allemands. D'où provenait-elle? Je saurai me montrer aussi discret qu'il est peu loquace!

JUSTIN commence à nouer ses contacts. Je ne lui suis pour le moment d'aucune utilité n'ayant pas de poste radio à ma disposition. Fallait-il en emporter un de CHAGNY? Question posée mais restée sans réponse au moment du départ et pour cause! Il vaut donc mieux m'isoler et le 9 août, PERRIN me conduit à FLAVIGNY chez M. GEORGES LAMBERT. C'est un boulanger retraité qui, selon la formule consacrée, "a bien conduit ses affaires". Sa demeure offre un réel confort. Il me montre fièrement le service de table réalisé spécialement pour fêter l'arrivée des alliés à FLAVIGNY, avec, en lettres d'or l'inscription "WELCOME". Son fils JACQUES, 18 ans, s'engagera dès que le secteur sera libéré et participera à la fin de la guerre. Tout cela est prévu à l'avance, pour le boulanger c'est une question d'honneur. Je suis à une vingtaine de kms de MAXEVILLE et regrette qu'aucun parachutage ne soit en vue. Le terrain prévu se situe du côté de PONT-A-MOUSSON et la BBC ne passe toujours pas le message attendu "LE CLAIR DE LUNE AU COUCHER DU SOLEIL"

Vers le 20 août, JUSTIN se rend à FLAVIGNY. Il est satisfait, tout se passe comme prévu et le message ne devrait pas tarder. En attendant, la maison du boulanger est transformée en succursale de "PATRIOTIC SCHOOL"! PERRIN est là également et JUSTIN instruit tout son monde sur l'art de trucidier d'un seul coup de poignard le berger allemand le plus coriace. En cas d'arrestation nous tenterons d'échapper à la GESTAPO par des bousculades approchées et bien d'autres choses encore. Un après-midi nous irons même dans "les fonds de TOUL", une zone particulièrement sauvage où nous "balancerons" des grenades offensives pour nous "faire la main".

Le temps passe, le 25 août la BBC nous réjouit enfin. Ce même jour JUSTIN, PERRIN et moi partons chez MR EMILE THOUVENIN à la ferme S^{te} BARBE près de REMENAUVILLE aux environs de PONT-A-MOUSSON. MR TRABER du garage S^t CHRISTOPHE à MAXEVILLE nous y a conduits en voiture. "LE CLAIR DE LUNE AU COUCHER DU SOLEIL", ce message nous promet un parachutage le soir même. Nous faisons connaissance avec la famille THOUVENIN et partons reconnaître le terrain. JUSTIN m'a présenté sous le nom de JEAN et comme étant son radio. Jusqu'à la fin de la mission je serai connu sous ce seul pseudo. Nous passerons

sur le terrain une grande partie de la nuit mais ne verrons rien venir. JUSTIN doit absolument rejoindre NANCY et me charge d'organiser la réception du parachutage. Le lendemain 26 août, j'entends à nouveau le même message de la BBC. Le soir même, en compagnie de M. THOUVENIN et d'une équipe de protection je retourne sur le terrain. Encore une fois notre attente est vaine. Chaque jour qui passe voit s'intensifier la présence allemande, aucun doute des colonnes entières refluent.

Le dimanche 27, "LE CLAIR DE LUNE AU COUCHER DU SOLEIL" passe encore sur les ondes, l'avion n'est donc pas venu. Le soir nous partons plus tôt afin d'emprunter un parcours très détourné car durant la journée de nombreux véhicules allemands ont encombré les routes environnantes. Les porteurs de lampes sont en place depuis longtemps lorsqu'on entend l'avion à basse altitude dans les parages. Les lampes sont bien vite éclairées tandis que je manipule la lettre code. Un premier passage pour rien et l'appareil revient en s'alignant sur le balisage. Il nous a bien préparés et opère le largage. Au même instant des fusées partent de la forêt avoisinante alors que l'avion revient. Peut-être a-t-il vu les fusées car il ne s'aligne pas du tout sur le balisage et lâche le reste de son chargement à l'aveugle, puis vise et disparaît. Les derniers parachutes sont tombés en dehors du terrain. Nous sommes près des CARMES, assez loin du village de LIMEX et inquiets à cause des fusées. Il n'y a pas de temps à perdre et je décide de rassembler le matériel en mettant à part les colis attachés aux parachutes blancs qui désignent les postes radio. Les containers tombés hors du terrain sont difficiles à récupérer et tout autant leurs parachutes accrochés un peu partout. Nous découvrons 12 containers d'armes et 3 colis de matériel radio qui, eux, ont beaucoup souffert. Malgré leur emballage exceptionnel, deux postes contenus dans des valises en fibre sont profondément détériorés. Seul un ensemble dans des boîtes en tôle paraît extérieurement indemne. Je fais camoufler rapidement les containers et les parachutes afin de quitter le terrain au plus vite en emportant le matériel radio. Une inconnue : a-t-on récupéré tous les containers ? (le 2^{ème} largage à l'aveugle m'inquiète). Il faut maintenant évacuer les armes en lieu sûr, mais quand ?

Le lundi 28 un détachement allemand se présente chez THOUVENIN lequel abrite plusieurs garçons réfractaires au STO (Service du Travail Obligatoire). De la ferme très isolée on voit venir de loin. Les gars

" s'évaporent, rompus à cet exercice. Dans la cour, à l'écart, on distingue un large trou dans le sol. C'est là que M. THOUVENIN me fait disparaître en un clin d'oeil. Cette excavation descend en pente douce et, dans la pénombre, je me rends compte qu'on y abandonne les déchets de bêtes abattues discrètement. Me voilà mêlé aux os de toutes sortes. Si nouvelle alorte il y a je penserai à un autre refuge. Les allemands inspectent puis s'en vont mais le risque demeure. Momentanément au moins, THOUVENIN me conseille de "m'expatrier" chez LALLEMENT maire de LIMEX. Je m'y rends donc et de là pars pour FLAVIGNY où JUSTIN s'est réfugié. (J'ai évidemment transporté le poste radio chez LALLEMENT où il est soigneusement dissimulé) A FLAVIGNY, le parachutage est une bonne nouvelle pour JUSTIN qui insiste pour que les armes soient à l'abri dès que les circonstances s'y prêteront. Je passe la nuit chez le boulanger et le 29 juillet reprends la route à pied car les vélos sont systématiquement réquisitionnés par les allemands. Arrivé à MAXEVILLE, TRABER, le garagiste m'est d'un précieux secours pour rejoindre les environs de LIMEX. J'ai enfin tous les éléments pour réaliser ma première liaison radio mais en vue du village je constate qu'il est occupé par une unité de blindés dont les chars stationnent au plus près des maisons

Le lundi 30 août je retourne à la ferme S^{te} BARBE où THOUVENIN me dit être allé sur le terrain de parachutage. Tout y est intact et il a trouvé 3 caisses que nous n'avions pas vues dans la nuit. Pour abriter le matériel il me propose une ancienne casemate de la guerre 14-18 comme il en reste tant dans la région. Nous visitons ce refuge et décidons le transport pour le soir avec la même équipe de protection et un tombereau attelé. Au cours du transfert, un convoi stoppe à proximité de la route de THIAUCOURT et nous oblige à la plus grande prudence. Il y faut du temps mais l'opération est menée à bien. C'est important pour JUSTIN qui m'a confié, à FLAVIGNY, son intention de transporter les armes à proximité de NANCY.

Sur toutes les routes environnantes on note, dès le 31 août, un reflux accéléré des troupes allemandes. Des représailles sont exercées envers les jeunes au passage de la 9^{ème} armée venant de FLORENCE. On remarque même des véhicules de l'AFRIKAKORPS reconnaissables à leur couleur et à l'équipement des soldats. Je reste sans nouvelles de JUSTIN sans doute en raison des déplacements périlleux. Les blindés stationnent toujours à LIMEX et ma présence fait courir des risques

aux fermiers qui m'abritent. Le 1^{er} septembre je m'isole pour la journée en compagnie du fils LALLEMENT qui connaît bien les sentiers de la région. Dans la forêt des QUATREVAUX entre LIMEY et PONT-A-MOUSSON nous rencontrons le chef d'un maquis installé à proximité de MAMEY. Sans me connaître, il engage facilement la conversation en apprenant que mon compagnon est le fils du maire de LIMEY. Il dépend de PONT-A-MOUSSON, son implantation récente, et l'activité inexistante ou presque en raison des risques pour les populations locales. Le matin, de bonne heure, ils ont cependant tiré sur une voiture de liaison allemande dont le chauffeur seul à bord a été tué. La voiture halée dans la forêt, on nous emmène voir le cadavre. Je le fouille sachant que les allemands portent toujours sur eux leur livret militaire. Je retire également son alliance et la confie au responsable en même temps que le livret. La forêt où nous nous tenons est traversée par la route qui joint COMMERCY à PONT-A-MOUSSON. Au retour nous sommes interpellés en pleins champs par des allemands armés qui nous emmènent vers un camion découvert stationné sur la route en direction de PONT-A-MOUSSON. A bord 6 soldats armés de fusils-mitrailleurs et un véritable tas de grenades offensives sur le plancher du véhicule. Nous sommes fouillés, le jeune LALLEMENT explique que son père est BÜRGERMEISTER de LIMEY, rien n'y fait. Nous voilà embarqués à la rencontre des gars du maquis contactés le matin. A peine entré dans la forêt le camion est aspergé à bout portant de rafales de fusils-mitrailleurs dirigées vers les roues et le moteur. Le conducteur perd le contrôle du véhicule qui traverse la route et s'échoue dans le fossé. Immédiatement les allemands se ressaisissent et partent à l'assaut du point d'où sont parties les rafales. Non moins rapidement, je bondis avec le jeune LALLEMENT pour filer à l'écart des allemands en direction de MAMEY. Encore quelques rafales puis plus rien. Nous avons eu chaud! Dans la forêt nous retrouvons les maquisards. Ils nous ont reconnus grâce aux jumelles que porte leur chef. Nous rejoignons LIMEY par un autre itinéraire non sans avoir vivement remercié les garçons dont l'intervention nous a évité de sérieux ennuis. Les blindés sont toujours stationnés dans le village et je me dissimule jusqu'au soir. A la nuit tombée, munis de casse-croûte et d'une botte de paille chacun, le fils LALLEMENT et moi partons dormir dans une ancienne tranchée de 14-18 remarquablement conservée. L'épisode du matin a traumatisé les parents qui préfèrent nous savoir hors de la ferme. Ils ne se doutaient pas que le lendemain serait placé sous le même signe.

La destruction du camion incite les allemands à réagir. Que se serait-il passé d'ailleurs s'ils avaient connu la mort du chauffeur au volant de sa voiture sensiblement au même endroit? Dès le matin du 2 septembre un side-car vient chercher LALLEMENT, le maire de LIMEY, pour l'emmener on ne sait trop où: Il part donc, suivi par deux chars et un détachement d'infanterie motorisée, pour emprunter la route de PONT-A-MOUSSON, là où a eu lieu l'incident de la veille. Dans la forêt, les chars tirent de chaque côté de la route tandis que l'infanterie râtisse. Le maire sera ramené chez lui après avoir été entendu par la KOMMANDANTUR de METZ. Parti tôt le matin je passe la journée avec le maquis de MAMEY où nous nous sommes tenus à l'abri des tirs de chars. Le soir 7 villages environnants dont THIAUCOURT sont incendiés et brûlent une grande partie de la nuit. Comme pétrifiés, les habitants de LIMEY contempnent ce spectacle hallucinant en citant les noms des villages. Les chars sont partis au cours de l'après-midi mais je ne prolongerai pas mon séjour à LIMEY situé sur un axe trop important.

Le 3 septembre je retourne voir notre dépôt d'armes et constate avec inquiétude que plusieurs containers ont été ouverts et pillés. Le soir même je passe à la ferme S^{te} BARBE où m'attend un mot de JUSTIN. Il est venu à PONT-A-MOUSSON ce même jour mais j'ai eu son papier trop tard pour tenter de le joindre. Il y précise toutefois que, comme nous ne pourrions plus emmener utilement les armes à NANCY, il me donne l'ordre de les remettre au C^{dt} FRANÇOIS de PONT-A-MOUSSON. L'activité des allemands reste vive dans la région mais je transporte de nuit mon poste radio de LIMEY à la ferme S^{te} BARBE. Le 5 septembre PONT-A-MOUSSON est dévasté. Mon plan de travail prévoit une liaison le lendemain 6. je la réalise dans de bonnes conditions et envoie un message pour signaler les conditions difficiles dans lesquelles je suis, coupé de JUSTIN. Nouvelle liaison le 8. Le 15 septembre JUSTIN me récupère avec le matériel radio pour gagner MAXEVILLE. Le lendemain 16 j'envoie plusieurs télégrammes et nous partons à BLAINVILLE chercher SANCHE et FANTIN parachutés quelque temps auparavant à la limite des ARDENNES, SANCHE vêtu d'un uniforme de lieutenant SS. Munis d'un lot de carabines américaines, ils nous rejoignent pour continuer la mission. Nous revenons tous à MAXEVILLE canonné depuis deux jours par les allemands en retraite. On a relevé deux morts à proximité de la maison de PERRIN.

Le 19 septembre JUSTIN fait arrêter MICKEY. L'affaire ELTZER mérite d'être racontée. Avant l'arrivée de JUSTIN, l'action de JEAN-MARIE

organisateur de L'YONNE s'étend jusqu'à la région de NANCY. Il a recruté là pour le réseau BUCKMASTER, ELTZER connu sous le nom de JEAN, et sa femme MICKEY. JEAN a sensiblement 44 ans et sa femme 20 ans. Elle avait 16 ans lorsqu'elle a épousé JEAN. Ce dernier est allemand naturalisé français. A notre arrivée tous deux sont en prison depuis mai, arrêtés par la GESTAPO à la suite de la découverte d'armes dans leur appartement. Jean, malmené par la GESTAPO, avoue, donne même une liste de personnes dont plusieurs sont arrêtées parmi lesquelles KELLER. Ce dernier exprime ces affirmations dans des lettres écrites en prison que j'ai lues. KELLER et sa femme appartenaient à la même organisation que JEAN et MICKEY et devaient être arrêtés sensiblement à la même époque. JEAN accepte ensuite de travailler pour la GESTAPO. Aux environs du 20 août, donc au cours de mon premier séjour à FLAVIGNY, il simule une évasion, obtenue parait-il en versant 10.000 F. Il doit livrer JUSTIN et son radio. En contactant PERRIN à MAXEVILLE, il réussit à voir JUSTIN deux fois. Il ne se doute pas qu'alors il est étroitement surveillé par le 2^{ème} bureau avec lequel JUSTIN est en relations. Le 2^{ème} BUREAU était déjà averti de la sortie de prison de JEAN la veille de sa prétendue évasion. On le voit entrer et sortir plusieurs fois du bâtiment de la GESTAPO, 58 BOULEVARD ALBERT 1^{er} à NANCY. Il veut à tout prix envoyer un message à LONDRES. Il a la promesse de me rencontrer un soir dans le cimetière de NANCY. En arrivant, il trouve en réalité le commandant de gendarmerie DESBROSSES qui l'étrangle. MICKEY est relâchée le 15 septembre, jour de la libération de NANCY mais, dans ses lettres KELLER prétendait qu'elle avait, elle aussi, "donné" des noms de personnes. Le 19 septembre JUSTIN la fait donc arrêter et la remet entre les mains du 2^{ème} BUREAU en me chargeant de suivre les résultats de l'interrogatoire conduit par MR CAMILLE spécialement détaché pour s'occuper de l'affaire. Il dépendait du colonel commandant la légion de gendarmerie de NANCY. Sont également au courant de multiples détails le C^{te} LEROUX des services de sécurité militaire et MR MARIE du commissariat central à NANCY. Rien ne peut être absolument prouvé. Je sors MICKEY de prison le 22 septembre et JUSTIN la reprend à son service pour continuer la mission. Je ne sais si elle connaît le sort réservé à son mari mais elle est très abattue.

Le 23 septembre LONDRES annonce un télégramme à notre intention, mais la liaison ne peut être établie. Avec SANCHE et FANTIN nouvellement arrivés, JUSTIN prépare la traversée des lignes allemandes prévue le lendemain 24 septembre dans la région de REMIREMONT.

Nous partirons de bonne heure car il faudra un temps d'arrêt pour la liaison radio d'autant plus indispensable qu'un télégramme est annoncé. JUSTIN m'en fait préparer deux à envoyer. Le 24 au matin tout le monde s'entasse dans la 15 CV CITROËN de PERRIN et en avant pour REMIREMONT. Puis vient l'heure de la liaison. J'installe le poste sur l'aile de la voiture et branche l'alimentation aux bornes de la batterie. Perrin tient une bouteille à bout de bras en guise d'isolateur et j'attache l'antenne au goulot. Le contact a lieu dans d'excellentes conditions et j'envoie immédiatement le message N°74 de 94 groupes. En retour LONDRES annonce deux messages dont le premier de 121 groupes. SANCHE et JUSTIN suivent tout par dessus mon épaule. Dès que j'écris GR 121, j'entends SANCHE dire à JUSTIN "c'est foutu, c'est la fin de la mission". Il a raison, la longueur du télégramme est inhabituelle. Encore un message N°23 de 36 groupes et PERRIN se voit libéré de sa corvée, il peut baisser le bras. Le déchiffrement confirme les craintes de SANCHE. Nous déjeunons à la table d'un maquis local avec en guise de chemin de table des boudins de plastic empilés, de quoi faire sauter le canton!

Aussitôt retour sur MAXEVILLE, bouclage des bagages et départ vers PARIS avec la même équipe dans la voiture de PERRIN. Sont également du voyage M. GROSMANGIN représentant général des bières de MAXEVILLE et sa femme LUCETTE dans leur propre véhicule. La qualité de JUSTIN nous donne accès aux axes stratégiques qu'empruntent les convois militaires et aux postes essence où se ravitaillent les véhicules des armées. Nous roulons sans interruption pour atteindre le 25 au matin le PC du réseau BUCKMASTER à PARIS dans un petit hôtel du 16^{ème}. Là nous accueillent MISS ATKINS et MISS FRAYSER CAMPBELL qui savent tout, voient tout et retiennent tout!! Ensuite nous rencontrons le MAJOR HAMILTON. Le 27 septembre JUSTIN repart à NANCY tandis que je reste à PARIS avec SANCHE. Le 7 octobre je repars à NANCY où je rencontre JUSTIN le lendemain, puis regagne PARIS le même jour en rapportant le matériel radio en bon état ainsi que mes plans de travail, les quartz et la précieuse soie. Le matériel détérioré lors du parachutage du 27 août est caché chez M. LALLEMENT où il sera récupéré plus tard. Le 12 octobre je rencontre JUSTIN pour la dernière fois.

Par la suite notre correspondance n'a pas encombré les services postaux mais quelques mots de temps en temps entretenaient notre amitié et notre estime réciproques.

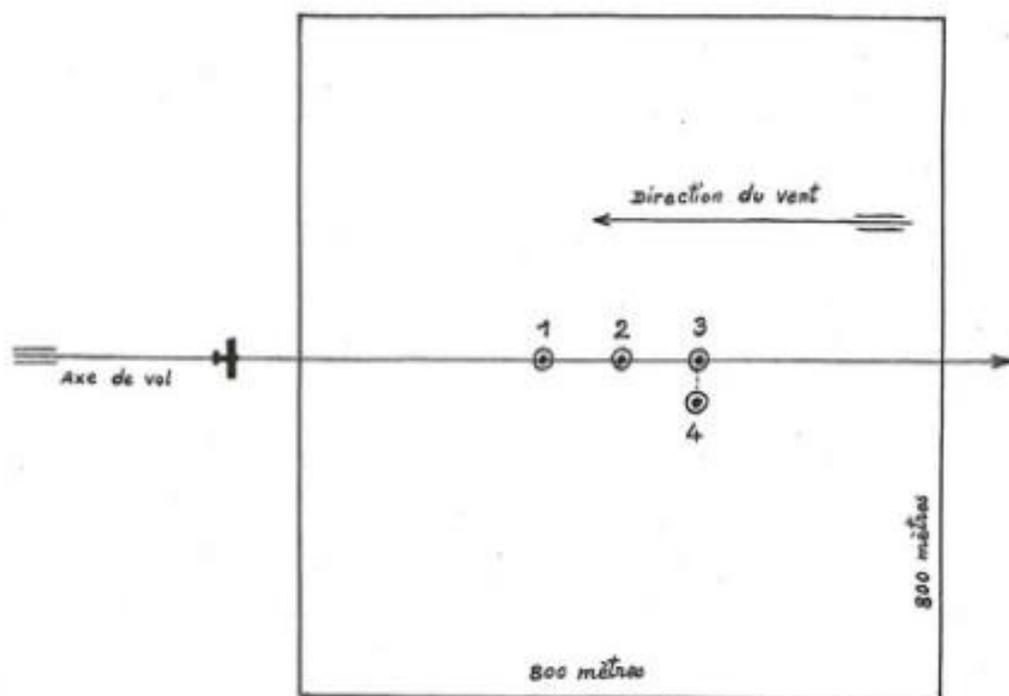
De sa vie je ne savais rien ou si peu. J'avais retenu "PILULE" ce surnom

lié avec un rare bonheur à ses études de médecine et, lors de notre dernier entretien à NANCY, le privilège m'était accordé de voir la photo de MARGERY sa future épouse. Et c'est tout. En somme le comportement idéal pour être agent de BUCKMASTER!

Début 1971, cette remarque à propos de la santé: "on n'apprécie les choses que quand on ne les a plus", accompagnait ses vœux. Je n'imaginai pas qu'ils seraient les derniers.

Il faut savoir gré à MADAME WOERTHER d'entretenir fidèlement le souvenir de cet homme d'exception.

TACTFUL
FEVRIER 1994

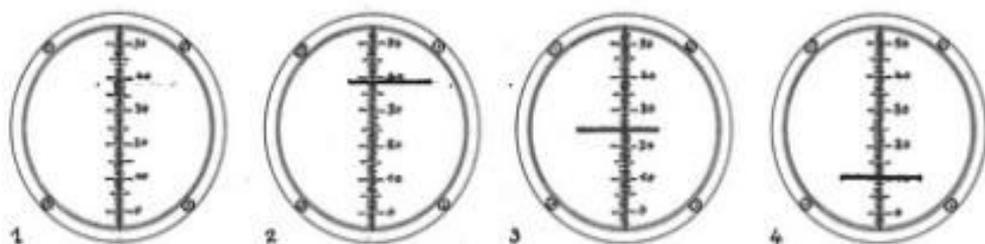


BALISAGE D'UN TERRAIN DE PARACHUTAGE CLANDESTIN

Un terrain dégagé d'environ 600 à 800 m. de côté est nécessaire. Trois lumières distantes de 100 m. sont placées au centre du terrain parallèlement au vent. Une lumière située à 50 m. de la lampe N°3, perpendiculairement à l'axe de parachutage complète le balisage de la DZ (Dropping Zone) cette lumière clignotera en morse la lettre de reconnaissance au moment de l'arrivée de l'avion. L'approche de l'avion se fait sur l'axe de parachutage entre 170 m. et 200 m. d'altitude, vitesse minimum. Le largage a lieu à la verticale de la lumière N°2. Un EURÉKA sera placé à côté de la lumière N°4.

RADAR "EURÉKA- REBECCA"

by ICARE 144



Interrogations sans réponse. L'avion est hors de portée de l'EURÉKA. L'écran de radar est parcouru par une trace verticale continue, balayée du bas vers le haut.

Contact. La balise est située à droite de l'avion à 39 miles. L'avion doit corriger sa route vers la droite.

La trace indique que l'avion se rapproche (25 miles) mais que sa course est maintenant trop à gauche de la balise.

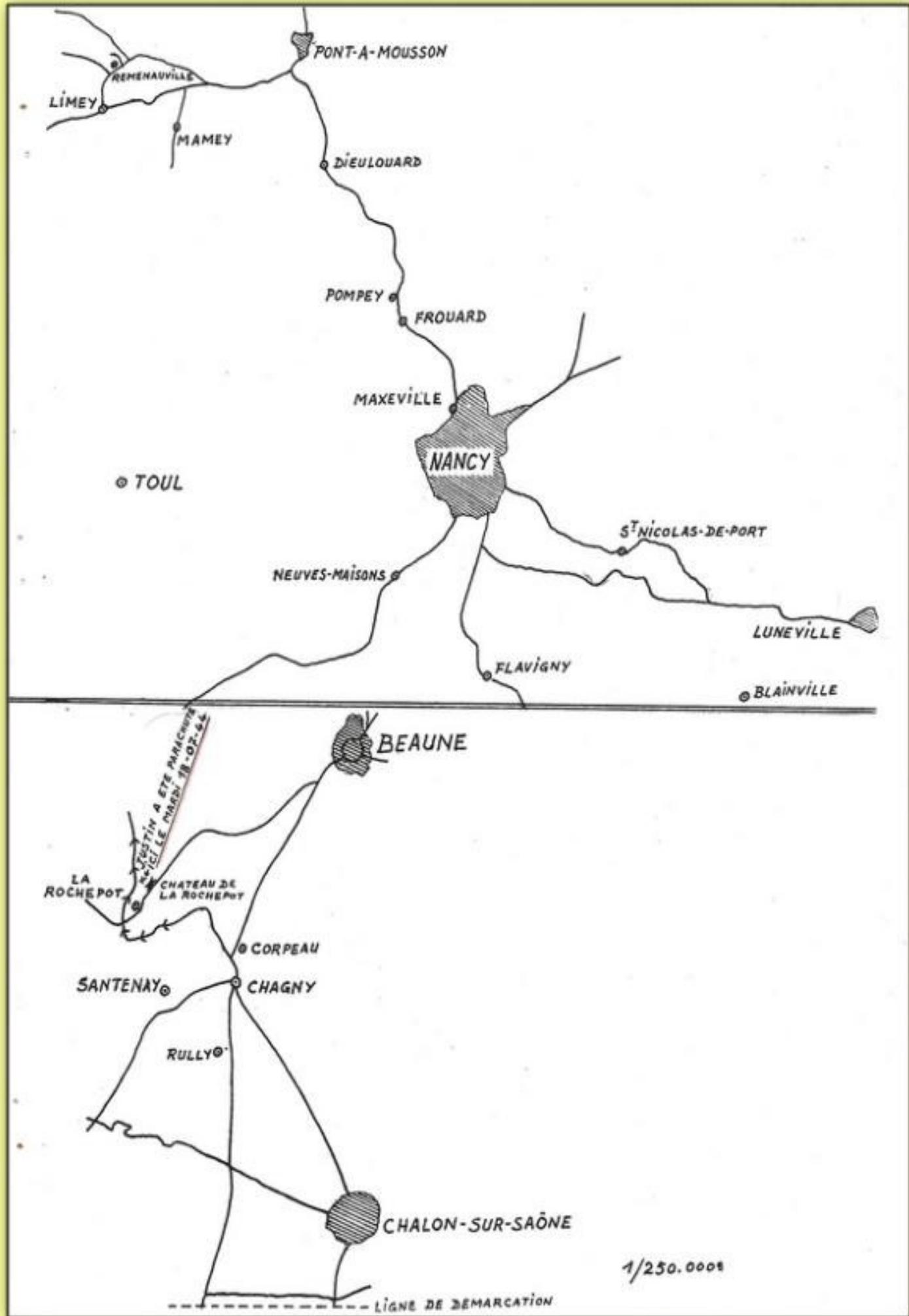
Les deux impulsions de réponse sont égales. L'avion se dirige droit sur son objectif dont il est distant de 10 miles (soit 4 minutes de vol à 260 km/h). Au moment où le spot croise la graduation 0, l'appareil survolera la balise EURÉKA.

L'EURÉKA situé sur le terrain de parachutage est une balise répondeur de 8 watts de puissance et de fréquence 219 Mc/s. Cette balise ne se met en marche qu'impulsée par le REBECCA placé à bord de l'avion (puissance 500 watts, fréquence 214 Mc/s).

L'écran radar de l'avion indique la distance de l'EURÉKA et la position de l'avion par rapport à l'axe défini par la direction de la balise.

La distance et la position de l'axe se matérialisent par deux traits bleus l'un vertical pour la distance, l'autre horizontal marque la position de l'avion décentré sur l'axe. La précision est d'environ 100 m. et la portée espérée 180 kms.

Un système de mise à feu automatique permettait la destruction de l'engin par charge explosive en cas de capture par l'ennemi.



LE SYSTÈME DE CHIFFREMENT DES MESSAGES

Cette "soie" fautive a été "arrangée" pour permettre le déchiffrement des groupes donnés en exemple

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	
A	R	Z	U	A	O	L	T	B	F	M	Z	O	P	Q	X	R	B	V	T	S	P	A	U	O	T	R
B	C	H	P	Z	N	A	H	X	D	S	A	B	W	O	B	P	Q	S	A	Y	Z	T	A	P	N	C
C	Y	X	N	Q	C	Y	J	P	T	Q	T	X	Z	O	C	B	A	R	Z	S	P	W	X	M	E	A
D	W	F	A	X	B	M	P	S	V	P	N	J	C	N	O	Z	C	V	Q	T	R	C	N	U	X	B
E	V	P	Z	E	T	R	I	C	W	F	Y	Z	C	E	P	V	Z	E	J	N	F	T	B	C	E	G
F	N	K	F	O	X	C	J	A	P	H	M	A	P	Q	J	C	B	T	F	M	S	F	I	O	R	P
G	D	G	B	H	S	K	A	C	O	V	T	J	K	S	F	P	A	B	C	V	A	Z	U	C	J	N
H	A	D	Z	O	P	T	Q	B	C	T	F	A	Q	C	J	L	M	V	G	X	Y	N	A	S	B	D
I	X	M	O	I	R	S	J	S	W	L	A	P	Z	O	T	A	N	Q	X	A	V	C	T	J	X	U
J	P	W	N	A	R	M	C	K	U	B	N	V	X	O	C	P	U	C	M	T	J	K	O	M	A	V
K	D	C	P	N	P	Z	O	W	A	R	J	E	D	A	S	T	Z	R	Q	S	B	F	X	O	M	N
L	S	T	A	V	B	T	Z	X	C	G	O	X	U	M	A	P	N	U	C	D	E	F	U	Z	I	J
M	C	Z	Y	W	N	R	S	A	B	Q	N	E	U	M	O	D	F	I	G	J	I	H	K	M	P	U
N	W	X	B	T	S	M	N	O	Y	V	A	C	G	H	I	J	D	L	E	Q	F	U	W	K	P	R
O	C	W	D	A	T	U	V	Y	X	Z	P	S	V	Y	J	H	E	C	A	L	M	Q	T	S	I	N
P	Z	X	V	T	R	P	N	L	J	H	F	D	B	A	C	E	G	I	K	M	O	Q	S	U	W	Y
Q	A	D	R	G	J	M	P	S	V	Y	B	E	H	K	N	Q	T	W	P	Z	C	F	I	L	O	R
R	D	H	L	P	T	X	A	C	F	J	L	O	S	V	Z	X	V	T	P	R	M	J	G	D	B	Z
S	A	C	I	K	M	O	Q	S	U	W	Y	B	D	P	F	H	J	E	L	N	P	X	R	T	V	X
T	Y	W	U	S	Q	M	O	M	K	I	G	N	E	C	A	L	N	P	R	T	V	X	U	Z	C	A
U	N	O	W	Q	C	F	D	B	F	T	U	Z	H	J	L	N	P	R	T	V	X	Z	C	Q	L	F
V	Q	T	W	Z	A	R	D	F	H	J	L	N	P	R	T	V	X	Z	B	E	U	H	K	N	Q	T
W	C	E	G	I	K	M	D	O	A	D	G	J	M	P	O	S	V	Y	W	U	S	Q	O	M	K	I
X	G	F	D	E	A	J	M	P	S	V	X	Z	B	F	J	N	P	R	T	V	X	Z	N	K	H	D
Y	U	Z	C	M	I	H	N	X	T	C	A	B	W	J	X	U	H	C	Q	V	R	E	X	P	N	Z
Z	R	C	L	G	R	U	A	C	N	R	B	L	T	V	T	A	Z	O	S	N	D	V	E	L	C	J

LA SOIE: Il s'agit effectivement d'un carré de soie sur lequel sont imprimés deux alphabets, l'un vertical, l'autre horizontal. L'intérieur est garni de lettres placées à l'intersection des lignes et colonnes définies par les lettres des deux alphabets. Ces lettres sont soigneusement réparties afin d'éviter les répétitions nuisibles à l'imperméabilité du système.

LES GROUPES: Ce sont des groupes de 5 lettres imprimés en caractères très petits afin de faciliter le camouflage et difficiles à lire sans une loupe. Après chaque opération de chiffrement ou déchiffrement on découpe les groupes utilisés et on les brûle immédiatement.

OPERATION DE DECHIFFREMENT:

NR90 GR121

<u>NR90</u>	<u>GR121</u>	O I E Q E	W X V S K	Y B Y M L	Y N Z W N	← GROUPE DE DECHIFFREMENT
U A L H M	Z C V C N	G D U V M	A I V Z L	Z S A N E		← GROUPE DU MESSAGE
C R F K T	B V S B L	K S Q L L	A F T Z O	M T J K J		
Y S R L F	O F R J F	G N S K M	P G W S W	R L R X D		

Le radio reçoit un message en groupes de 5 lettres. Il les écrit en les espaçant suffisamment dans le sens vertical de façon à pouvoir intercaler un groupe de déchiffrement au dessus de chaque groupe du message. Ne rien écrire au dessus du premier groupe

Ensuite on utilise la soie. Prenons les deux premiers groupes superposés Z C V C N, O } sont "reportées" sur la soie, O sur l'alphabet vertical à gauche, Z sur l'alphabet horizontal en haut. L'intersection des deux lettres donne la lettre N qui sera la première du texte déchiffré donc en clair. Ensuite i } donnera O, etc.....

Pour le chiffrement on opère inversement

A noter que la centrale radio en ANGLETERRE dispose évidemment des mêmes documents (soie et groupes minuscules) que ceux utilisés par le clandestin avec qui elle travaille.

I	R	Y	S	L	A	F	W	D	X	G	Jan 1900 1901 1902 1903 1904	Feb 1905 1906 1907 1908 1909
035 AKW 1 0FA EFG TKB	0300 0410 1000 1100 1200 1300 1400 1500 1600 1700	035 RMP 2 08A 08T WOC	035 ORV 3 NPS WOF IYM	035 FUR 1 BDE 030 WOF	035 EKW 1 030 MER NVA	035 OJB 1 030 VAN VAE	035 RFL 1 030 TVA VAE	035 GKK 1 030 TVA VAE	035 FIR 1 030 TVA VAE	2	30	
1235 CHR 3 MIL GDN YUM	XTY 1 VTI EDT JSA	WPR 3 HXF XQB MCK	VTE 2 PAI HRS KJU	KHR 5 GQR JNK BCG	NEN 1 TNE JJA EXT	TNE 1 OED JJA JJA	OED 1 JJA JJA	JJA 1 JJA JJA	JJA 1 JJA JJA			

La reproduction d'une partie seulement du plan de travail
 faisant apparaître un indicatif, une fréquence de travail
 (numéro de 1 à 5) une heure de liaison et une date
 en fonction du mois.

TACTFUL = 3 lettres + 8
 4 lettres + 40

c'est la seule trace écrite, à l'époque, de mon passage
 avec le surchiffrement d'authenticité
 d'origine n'est ni la mienne, ni celle de Justin

ROMANTIQUE

B	O	R	D	E
A	U	X	N	C
Y	F	G	H	I
J	K	L	M	P
Q	S	T	V	Z

EVASION POSSIBLE
 DZURFEC MVOZFRJR
 LE 26 MINUIT
 PRC
 EAOTAGHP CX GZ

1

Chère Madame

Je serais bien heureux, si ne disposant
 que de quelques instants, vous consentiez
 m'indiquer tout à vous occuper de la ^{question} ~~la~~ ^{qui va}
~~des articles~~ ~~par~~ ~~une~~ ~~partie~~ ~~de~~ ~~mon~~
~~quelques~~ ~~objets~~. Je ne voudrais ~~substituer~~
~~absolument~~ ~~de~~ ~~ma~~ ~~volonté~~.

Sans doute connaissez vous Monsieur ~~David~~
 David si oui

3 demandez lui
 si n'a pas un ~~financier~~ ~~nom~~
 qui il devait

Fournir dans un
 Envoi à mon

Cousin de Charles de

Montelimer. Ensuite demandez ~~Abou~~ ~~à~~ ~~son~~ ~~soin~~,
 Un ~~ou~~ ~~deux~~,
 Outre ~~boîtes~~ également Heurts. C'est Madame.

3 CHEZ le même
 Fournisseur. Trouvez vous
 Renseignez le même
 Jour Monsieur Bureau
 Relieu qui avait
 Promis de me
 Reexpédier chez mon
 Camarade, de ~~la~~ ~~famille~~
 E ~~dit~~ ~~que~~ ~~il~~
 Avait ~~accidenté~~ ~~si~~
 Qui demandez lui
 Peut-être ~~de~~ ~~la~~ ~~part~~ ~~de~~ ~~son~~ ~~soin~~,
 Garantir de tous
 Heurts. C'est Madame.

1 Etant emprisonné, possibilité
 de moyer une information
 dans un texte anonyme

Pourriez vous maintenant
chercher vingt deux
X exemplaires des revues
Geographiques parues Folio
Z chez Ardel Librairie.

de l'émission de la radio NR - 9h - 12h - 14h - 17h - 19h - 21h

EX: ON = DU
BQ = AB
JP = KJ
Justin pour dédicace

E	D	R	O	B
C	N	X	V	A
I	H	G	F	Y
P	M	L	K	J
Z	V	T	S	Q

en diagonale:
lettres opposées
vertical: lettres
en dessous
horizontal:
lettres initiales

Message / 3ème phase
document / 3ème phase

3ème mot / 1er P
6^e / N

Romanique
1 x 1
L x (ou après X)
Z (à la fin d'un mot)
X on complète mot EX

J'vous envoie mon
chassis. Voulez vous
lui donner tous les
renseignements possibles
au sujet de l'affaire
Jean et Mickey? J'donne
le cœur qui sont
au comant de l'histoire
Merci.

St Justin

Il me faut des renseignements
pour les services de l'O.S.

- 3 mot d'introduction de la
main de Justin pour
obtenir les résultats de
l'interrogatoire de Mickey
dans l'affaire ELTZER
- 4 De la main de Justin
messages de la BBC en
réserve pour l'annonce
de parachutes

Les artistes sont sur la
scene

Le Plongeur s'est noyé

Faisons la planche

4
chassis
sur
tholon

- 1 chiffrement des coordonnées
d'un terrain de parachutage
à partir d'une carte Michelin
- 2 Introduction de variantes
d'authentification dans
un message

M. K...
 Paul C. Berger
 Oscar Cantel
 Denise des...
 C. Leroux
 M. Camille

A	UN
B	CIEL
C	DOUX
D	DE
E	COULEUR
F	DANS
G	SA
H	TONALITE
I	UN
J	PEU
K	TRISTE
L	MALGRE
M	QUELQUES
N	PERCES
O	DE
P	PALE
Q	AZUR
R	LE
S	SQUELETTE
T	DES
U	ARBRES
V	APPARAIT
W	MAINTENANT
X	SOUS
Y	LES
Z	FRONDAISONS

pas de 5 lettres (initial ne doit
 pas être multiple de 5)
 2) constituer grille
 a) 5 lettres "fantaisie"
 b) Exlc avec numéro TL est
 deux stipe
 c) formule cryptique
 d) lettres "fantaisie" pour avo
 nombre de lettres multiples de 5
 3) Prendre colonnes verticales dan
 ordre et constituer groupes de 5 lettres
 Ne pas oublier groupe clé
 Le déchiffrement reconstituer
 l'abod entourage de la grille

- 1) Noms des personnes à contacter dans l'affaire ELTZER
- 2) Procédu de chiffrement de secours en cas de disparition des documents habituels.

Le authentification:
 1) un chiffre. ex 2: Prendre
 la lettre du 2^{ème} mot du TL
 elle figurent alors la 1^{ère} des lettres "fantaisie" de
 la fin du TL.
 2) une lettre: ex: A. Prendre
 la A du TL lettre qui est, en dessous, devient
 la dernière des lettres "fantaisie" de la fin du T.

UN	DOUX	COULEUR	TRISTE	QUELQUES
AI	IS	SLONG	TEMPS	LESTOIT
SA	IGUSSUVI	EXXLOGI	SSONT	VISIB
LE	SPARDESS	USLESMAI	ESDEPOU	IL
LE	SMAI'S	LEJENNE	HONNEPEU	PRES
SE	DAR	RIVERRET	IENTSON	CHEVALP
OU	RGN	NERDUT	EMPS	CHEERIO
S	RSHIOE	ASSSRHIE	ENOR	
NR	GR	39		
ACEKM	EDDII	MEIIS	EDRSS	EJGRU
ESPEM	OEETE	EHIIS	IELIT	GHN'S
AIISE	RSSV	PUEOF	AEBEV	ROGPPS
KAQHPU	ESVEA	SOSEN	ETIOP	VAOXL
UTEHG	OSEEP	EEIQA	TCOTB	LSPON
ULEN'IM	IMSIM	SHRAS	LLOSOS	IUMAR
MAIUVS	LERSL	USEET	RLNDP	CROSU
KRAEDS	RARGO	ACEKM	180	

LE STANISLAS



CAHIER

à

Appartenant

à

je ne pouvais écrire mes messages que sur un Cahier acheté à Nancy!

NOTRE MISSION ZCR

BCNKT 400

QTC - NR 90 GR 121 =

5	UALHM	QIEQE	WXVSK	YBYML	YNZWN
	CRFKT	ZCVCN	ADUVM	AVZL	ZSANE
	YSRLF	AVSBL	KSALL	AFTZO	MTJKJ
0	HDN30	OFRTF	GNSKM	PGWJU	RLRXD
5	SLTEL	KNPGI	JWPTX	SHYCF	XTMSJ
	ELPWU	XEHKN	OCOPS	HLXWR	DXOFY
	NIIXO	ENLWT	DZJPA	VLFQO	OSV11
	ZXEXY	PJFBW	UFIJ	FEOYB	GRBPT
	IRHAD	XAOEQ	WWLPX	YCOBQ	ZUWXS
	OCLTO	TPUAI	OCPXO	YCFWP	TLCUO
	AYVDZ	KRYMX	EACXX	IFVUEX	RBDFA
10	IOFJO	PANLS	GMMYS	ITJED	ZBKYR
	GPNRZ	XSYTJ	UFAHG	PYSUM	XCZCH
40	TUEJE	XPFWF	ZKQCA	VQFWZ	DFZNS
	KLION	OJMRI	WOTTI	GWFP	GAZNA
	TKXNG	FWTRW	YQDJT	ZGOFM	AIZIL
	XVIMC	CFJAW	OVSKL	FGVCS	CXMTX
	MFJZZ	RRRTJ	LUHMI	LJFYG	QTZWW
50	GRLPZ	NSXAB	QMJJJ	LCGDR	RATFT
	CEKGD	SPRAK	PJJKW	SYTYH	XOIEK
	MRUZI	MNFMC	ORLEW	WLCVB	00ZID
60	WCTVI	JCTWM	NWXVN	ONZTH	OQZDT
	JKDFJ	AVIDA	NJSPA	LWSSQ	ZRCMD
	XNNIT	LFEIB	YCYHO	XYHDV	IKJJE
	HDMCB	RJLBP	JXIAT	NXAQM	QHCSK
70	SKKX	XRZAG	JDORC	OXIGX	VSRRR
	KCIUR	IJNEQ	XYPST	XPKKY	VHZTS
	EPZNE	WFRBO	WXISU	UFLAU	UOZCR
75	ORZQB	SSXPO	OSZSK	RSEGX	NGRDF
	PITHY	WFOZT	DRAPK	WY11Z	UJXWR
	UPWTD	MLQXX	AGCCJ	NGXKT	MLJKR
80	JHCBA	MIDRO	ALQZH	EADCK	NIMZF
	IVZJF	ECBWX	ULPRF	JFGZT	ZYWHW
85	BCTPF	NOEZZ	HJMTK	HIJLT	THCAJ
	GKCXE	AQLJX	XHFEA	YLIJK	RVXTG
90	XCOMM	QWFGT	SVTBU	DEEFJ	TRXJR
	DRVOY	RWAVS	ILUEK	IPXRO	WCHHD
	IWLO	PYEJR	AINAM	WXSPU	UZWLY
	GAKC	SSRZJ	XJZJI	AJRUQ	TYJCE
	GQXXV	EYDSF	00ZJC	ULJHP	KMTCT
	CVRMY	ECISO	UZXTR	AYJZD	VLOCL
	MFHTT	VZEXL	JTUKU	FVOUE	TFPFS
	IRJKE	QWGBB	VURNU	QPJRN	IJKRJ
	QPLLW	VXRAD	WMCYR	GMFUI	VWDAH
	MXHPQ	IDYUC	HZEFW	LIXVQ	LUSCO
	OPZYV	KTHNC	JUYAN	HZJUC	MGWYG
		ETXX	UMKHY	LEBVY	TAVUN
					UALHM

590

ce message est le premier des deux reçus de Londres le dimanche 24 septembre sur le route de Remikment et annonçant la fin de la mission. tout a été fait par hasard j'en ai retrouvé un déchiffrement partiel.

C'est le N°2 du 20 septembre.

NOTRE DEUX DU DEUX 2000 SEPTEMBRE STOP POUR JUSTIN CONSIDERONS VOTRE MISSION TERMINEE STOP VOUS ETES PRIE DE REVENIR ACCOMPAGNE DE TOUS LES MEMBRES ANGLAIS ——— VOUS DEVREZ VOUS METTRE EN CONTACT AVEC LE MAJOR ALISTAIR HAMILTON HOTEL ——— PARIS APRES AVOIR REMIS VOS HOMMES AU DELEGUE MILITAIRE REGIONAL DE VOTRE SECTEUR.

NR 26

DNR5 3YZX

= QTC = NR 23 GR 36 =

XXNYY LAJUA	VABAP KIRY	HAIZA QNDYZ	BCDFK VABAP	KOEYV XRINX
----------------	--------------------------	----------------	----------------	----------------

DAGBZ
BISFV
ZALOE
ESNOX
TPRJW
KRZOW
EHZPO
EVTWH

SWVHH
KOEBA
ROVMG
TDH-V
GHRET
WXDJC
ADAHG
OCCQV

NEFRH, UBAHP
SPILI
VTREW
KPGMA
JWISL
HWWPQ
XNORJ
KTFTU

BGIFJ
LXWUH
JBPBN
JZXKN
~~YEPFH~~
YEPEH

~~GR 21~~

TVSZO

RIGYA

SJTBM

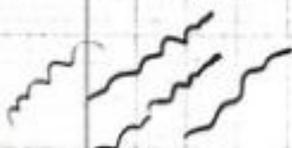
GR 21
YYOJX
RZKJM
BJZCC
KPYRG
ULGHV
AYVGW
OIEQE
UPQFK

MBPKF
UUCZO
YUTGT
CFWXS
THCV
SMKSM
TFZLW
WXVSK
KKIKY

KTUP
FXJWY
KPYRG
ZSOIQ
CLUKW
IJUANQ
IIBDY
165

PAJQI
RCZQG
ZQDD
UALHM
AFWRT

~~26~~ SUITE POUR JUSTIN CHELE
MAJOR HAMIL TON ARECUE
SINST



Le message est le second des deux reçus de LONDRES le dimanche 24 septembre sur la route de REMIREMONT et annonçant la fin de la mission. C'est le N°3, il complète le N°2.

SUITE POUR JUSTIN ET SANCHE LE MAJOR HAMILTON A REÇU DES INSTRUCTIONS POUR VOUS EN CE QUI CONCERNE VOTRE ACTIVITE FUTURE ET VOUS LES REMETTRA A VOTRE ARRIVEE. STOP NOTRE TROIS

SANCHE devait être parachuté peu après en TCHECOSLOVAQUIE. Il était de command et, par la suite a effectué des sauts d'entraînement à bord d'avions où j'étais membre d'équipage.

SUITE POUR JUSTIN ET SANCHE
LE MAJOR HAMILTON A RECU DE
S'INSTRUCTIONS POUR VOUS EN CE
QUI CONCERNE VOTRE ACTIVITE
FUTURE ET VOUS LES REMETT
RA A VOTRE A ~~ARRIVEE~~

~~ARRIVEE~~
ARRIVEE STOP NOTRE TROIS

= NR 74 GR 94 =

1	CTEFD	BDZHT	GBEPS	WUOTJ	FCXMQ	5
6	VZBLT	NDRAQ	PSFWI	WSDJS	LKFUG	10
11	MCWVA	JVPJJ	JMEOB	BUDOC	MSUXP	15
16	RFWPH	RCVFA	KKDRC	KHDGM	JLWNX	20
21	FVCZA	KEJGL	NDDXB	TPALF	BBWRJ	25
26	UMUWW	AEQOH	SQHWV	IFQHK	QRBHI	30
31	OKYZO	MYYIU	EAWWH	KBQVR	FSXJK	35
36	QKHTD	SWNEJ	QQGHW	ZHIBQ	NEPQL	40
41	DSIVM	GSZBB	SILTJ	YHOEU	HCPYY	45
46	KKMMU	HTGZB	AGOGÉ	XLULC	FLOEM	50
51	DRRRK	ZYEBC	MJUVB	DWGPM	ELUQS	55
56	UHDQQ	UANXU	RBHZG	JXAHG	RDMRS	60
61	KAQWO	UXIRI	MFUXD	ATHDK	FVPZF	65
66	ODNFX	KELKM	YKSZP	XSNWQ	ZZFXQ	70
71	GJBJP	ISRQR	KHOGP	EBDWI	WSRPL	75
76	JXXXK	DALPE	PQSYU	WJDPI	YFVDS	80
81	PFHOH	ZNPEC	OMDEI	PUTFS	UPCCV	85
86	LBJNY	OKBAM	CEKFG	HKBUB	BQDSN	90
91	SHNGW	SZXMW	CTEFD	455		

D. H. (X)

Ce sont (recto-verso) les deux messages que j'ai envoyés à Londres le 24/09/44 sur la route de REMIREMONT.

T S Y P

= NR58 GR 118 =

1	OTZIX	JYJYM	DESIZ	XERYA	EFFAE	5
6	BBFQP	HUHZ	XQMZW	KIQFL	EHMID	10
11	ERMBT	BRAAX	VSIVW	FAZAT	GDCLT	15
16	VNWCW	MTCCH	WCXOF	SIPOD	EVLEG	20
21	SDWFM	ZHPAD	YDTHM	FQGIQ	HYKAR	25
26	LOGMH	UICFG	UBLAR	RZPUH	HLASW	30
31	GMIFA	VDPYC	BOKCB	THVWK	HTVEY	35
36	EXDHU	GGNOR	DAFUZ	ULXPT	LQSYV	40
41	HDMJU	YKRQI	LQHRB	ODWNM	GHVTR	45
46	BHOJW	DZNDJ	ADXRQ	XGDLK	VZWDX	50
51	HLPZE	ENHUC	EFLNI	KNWHW	WGYCN	55
56	JVRXU	ZXTWL	OKXUX	EHGLI	KHUIW	60
61	ABOON	WFOHX	FQCTM	AMMGR	UIBEM	65
66	FNIBG	LVXQA	JBURW	CVHFW	GCHXL	70
71	HUAMC	QXMB	VABIO	UFQJY	POFAB	75
76	GPXQY	APSXY	HTDRS	KVDUR	AIUCO	80
81	ZRHSU	IXMWP	FHYCV	UMYHE		85
86	QZXHI	JHLLF	FIDZC	UGVPE	JUREQ	90
91	QSVTF	GLEDP	WISWA	NYEZZ	HPJWK	95
96	ULHHZ	DXAPR	BOPXM	MEKLI	IGSMQ	100
100	UJRIE	LEDBC	UMOUV	IQEXQ	MCCGV	105
105	WEEKY	UWBER	TEAGN	QLPMP	XKQSE	110
110	QHIAR	BKXUU	YKBYU	OFAUG		115
114	XGEWC	QSIOE	FQQMZ	OTZIX		118

LE MATÉRIEL RADIO

(GP4N2)
PORTABLE TRANSMITTING AND
RECEIVING EQUIPMENT

(G13 GA) TYPE 3. MK. II *DLGR-742*

(SL5 AR) *(G3-K14)*
DESCRIPTION AND OPERATING
INSTRUCTIONS

(W4N2)
For Set Serial No. **43491** *DLGR-742*

(G13 GA)
(SL5 AR)
(G3-K14)
Contents:

- 1.—Specifications
- 2.—Installation Instructions
- 3.—Operating Instructions
- 4.—The Aerial System
- 5.—Battery Charging
- 6.—Fault Tracing and Maintenance

*couverture de la notice accompagnant le poste parachuté
le dimanche 27 août 1944 à Remonville*

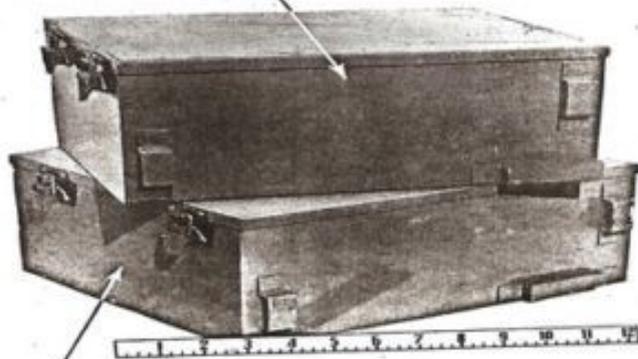
(Les graffitis ne sont pas de l'époque !)

I. CON
A.
B.
Ma
A
II. TR
III. RE

IV. RE
V. RE
VI. RE

See
suitable
supply
obtain
The
adjust
As
high
will, w
See
central
suspend
counter

(a) POWER PACK AND SPARES BOX



(b) TRANSMITTER AND RECEIVER

SIZE (a) 13" x 10" x 6"
(b) 13 1/2" x 11 1/2" x 6"

WEIGHT (a) 35 LBS.
(b) 20 1/2 LBS.

*Seul le poste monte dans ces boites metalliques
a bien resiste au parachutage.*

PLATE I.

$$\begin{array}{r} 3w \\ 4,14 \\ 6,43 \\ \hline 21,07 \\ 6,44 \\ 21,6 \\ \hline 27,04 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 0,206 \\ 500 \\ \hline 10. \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 0,206 \\ 2,70 \\ 1,1 \\ 56 \\ \hline 64,49 \end{array}$$

PACKING A.

$$\begin{array}{r} 0,206 \\ 2,70 \\ \hline 2,906 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1,4 \\ 6,6 \\ \hline 8,0 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 2,906 \\ 4,14 \\ \hline 7,046 \end{array}$$

SPARES BOX

TRANSMITTER

POWER PACK
A.C. OR BATTERY



RECEIVER

SIZE -- 18 1/2" x 13 1/2" x 5 1/2"

WEIGHT -- 33 1/2 LBS.

*deux postes présentes dans ces valises étaient écrasés
donc inutilisables.*

POSTES, TÉLÉGRAPHES
ET TÉLÉPHONES

No 1930/7

**CARTE D'IDENTITÉ
PROFESSIONNELLE**

Direction de  **BOISIEZ**

Prénoms: *Armand*
Né le *31 Mars 1919*
à *Gerzannoy du Nord (Nord)*
Qualité: *C. E. T. stagiaire*
Résidence: *Paris*

SIGNALEMENT

Taille *1 m 74* | Dos *.....* | Race *.....*
Cheveux *châtain* | Nez *.....* | Dimension *.....*
Moustache *laine* | Forme générale du visage *long*
Yeux *bruns* | Teint *clair*
Signes particuliers *.....*

SIGNATURE DU TITULAIRE
Armand Boisiez

Paris, le **2 MAI 1944**

Le Directeur
L'Ingénieur en Chef Régional
Directeur des Services
Télégraphiques et Téléphoniques de Paris

*c'est la carte d'identité présentée au capitaine
allemand lors du franchissement de la ligne
de démarcation en gare de CHALON-SUR-SAÔNE*

ALBERT WOERTHER (alias ANDRE - PILULE - JUSTIN)

né à STRASBOURG le 18.02.1920, décédé à VIC-SUR-SEILLE le 12.05.1971

LA PERIODE MOUVEMENTÉE DE SON EXISTENCE :

Après l'évacuation de la population frontalière alsacienne vers la HAUTE-VIENNE, titulaire du bac-philos, il commence des études de médecine de novembre 1939 à mai 1940 à l'école de médecine de LIMOGES.

Il est ensuite successivement mobilisé dans l'armée française, prisonnier des allemands qui le démobilisent comme VOLKSDEUTSCHER, enfin de retour en ALSACE.

Il s'inscrit alors à l'université de HEIDELBERG (BADE) où il poursuit ses études de médecine de novembre 1940 à juillet 1941, puis à l'université de STRASBOURG réouverte par l'occupant, de novembre 1941 à juillet 1942. Après son refus d'incorporation au service du travail du Grand Reich (REICHSARBEITSDIENST), il s'évade d'ALSACE et rejoint l'université de STRASBOURG repliée à CLERMONT-FERRAND. Dès son arrivée il entre dans le réseau "FRANC-TIREUR" et participe au plasticage du siège du PPF (parti populaire français) de VICHY.

Arrêté le 14.12.1942 il est incarcéré d'abord à CLERMONT, ensuite à CUSSET (près de VICHY) puis finalement à la prison ST PAUL à LYON.

Il est condamné par le tribunal d'Etat de LYON siégeant à huis-clos sous la présidence de DARNAND les 23 et 24.07.1943 à 10 ans de travaux forcés.

De LYON il est transféré à la centrale d'EYSSES à VILLENEUVE-SUR-LOT. Le 3 janvier 1944, après avoir chloroformé deux gardiens dont l'un cédera, il s'évade avec 53 autres détenus dont la moitié seront repris, rejoint un maquis du sud-ouest, passe en ESPAGNE et gagne l'ANGLETERRE d'où il sera parachuté en BOURGOGNE.

A 24 ans, responsable de LOADCUTTER, JUSTIN était alors le plus jeune chef de mission en FRANCE.

Dès la libération il reprendra ses études de médecine à la faculté de NANCY où il soutiendra sa thèse en 1947.



ARMAND BOUVIER (alias JEAN, TACTFUL)

né à ST GERMAIN-DU-BOIS, SAÔNE ET LOIRE, le 31 mars 1919.

Titulaire du BEPS, entre en 1936 à l'école technique de l'air de ROCHEFORT-SUR-MER et obtient le brevet supérieur de technicien radio en 1939. Breveté radio navigant en 1942 à SALON-DE-PROVENCE, ne peut rejoindre, à TUNIS, le groupe de bombardement auquel il est affecté, en raison du débarquement allié en AFRIQUE DU NORD.

Travaille en 1943 au GCR (Groupement des Contrôles Radioélectriques), puis entre dans un réseau BUCKMASTER en 1944.

Dès la fin de la mission LOADCUTTER, est pressenti pour travailler comme radio clandestin dans les services américains et en EXTRÊME-ORIENT, mais préfère poursuivre sa carrière de radio-navigant à l'escadrille de la DGER, récemment créée. En quittant l'Armée de l'Air, A. BOUVIER renoue avec les Services Français pour une seconde carrière à la DGSE (ex DGER) comme contrôleur civil des Transmissions.

Le colonel MAURICE BUCKMASTER est décédé le 17 avril 1992 à l'âge de 90 ans.

Il était, durant la guerre, chef de la branche pour la FRANCE (section F) du Special Operation Executive (SOE).

Le SOE, dès sa création en juillet 1940, à la chute de la FRANCE, suscita des jalousies. C'est le Premier Ministre WINSTON S CHURCHILL qui met sur pied cette structure parallèle, indépendante de l'armée, du ministère de la Défense Nationale (WAR OFFICE), des services spéciaux traditionnels (MIS souvent appelé SIS, SECRET INTELLIGENCE SERVICE). Le SOE dépend du ministère de la guerre économique (MINISTRY OF ECONOMIC WARFARE) dont le ministre était LORD SELBORNE, avec, pour mission générale, de "mettre le feu à l'EUROPE" (organisation de sabotages, aide sous toutes ses formes aux résistances locales etc....)

Après 1943, le chef du SOE était le Major général (général de division) COLIN GUBBINS. Le QG du SOE était installé dans BAKER STREET à LONDRES. La section française du SOE entre en concurrence avec les réseaux gaullistes dirigés par le colonel PASSY. Dans ses mémoires, PASSY écrira : "leur action, si elle s'exerça dans un sens qui fut très souvent contraire au développement des mouvements de résistance ou en opposition avec les intérêts français, n'en fut pas moins, sur un plan militaire, indéniablement efficace, plus efficace même que celle que nous pûmes entreprendre de notre côté."

BUCKMASTER recrute des hommes à lui, des Anglais, des Mauriciens, des Canadiens, des Américains et des Français qui ont rallié LONDRES. Principal critère de sélection : savoir parler le français comme sa langue maternelle. Environ 1/3 des officiers parachutés étaient des Français ou des Franco-Anglais. Tous les chefs de mission étaient autonomes pour préserver le cloisonnement et limiter les risques en cas de délation ou de trahison. Au total il y eut 95 réseaux dans toute la FRANCE pendant la guerre mais certains fonctionnaient par intermittence, étaient dissous, se reconstituaient. 366 officiers ont été parachutés entre 1941 et 1944 et quelque 4.000 personnes ont travaillé en FRANCE pour le SOE. En 4 ans 3733 parachutages réussis ont fourni 5.000 tonnes de matériel : mitraillettes STEN, F.M., grenades, explosifs etc....) D'autres opérations aériennes fournissaient soit le SOE, soit les gaullistes.

Parallèlement, le SOE comprenait aussi une section RF plus réduite, tout à fait distincte, ayant pour mission d'assurer la liaison et la coordination avec le service "ACTION" de la FRANCE LIBRE, devenu après

1942, celui de la FRANCE COMBATTANTE, d'en former les cadres et agents, et de fournir les armes, le matériel radio et tous les moyens dont la Résistance Française avait besoin, y compris les avions pour les parachutages. Ces livraisons étaient organisées, côté français par les réseaux du BOA (bureau des opérations aériennes) en ce qui concerne la zone NORD (vols au départ de GRANDE BRETAGNE) et ceux de la SAP (service des atterrissages et parachutages) pour la zone SUD (opérations aériennes et maritimes au départ de L'ALGERIE)

Les réseaux BUCKMASTER, BOA et SAP utilisaient chacun des terrains de parachutage (DZ, dropping zone) et des fréquences radio soigneusement distinctes pour favoriser le cloisonnement et la sécurité. Les mêmes règles étaient appliquées vis à vis des autres organisations de renseignements (MIG, ALLIANCE, BCRA etc...)



Le colonel Buckmaster et sa femme à Londres. (Photo Keystone.)



échelle des objets sur la photo # 1/2



- 1: Portefeuille de BONNET dans lequel se trouvait la soie "égarée".
- 2: Boîte de cigarettes apportée par JUSTIN parachute à LA ROCHEFORT.
- 3: Quartz 3590 KHZ, JUSTIN en avait apporté une cinquantaine.
- 4: Boîte à cigares donnée par M. LALLÉMENT à LIMBY pour ranger les 5 quartz propres à la mission, la boussole et la loupe.
- 5: Boussole (dans les bagages de JUSTIN ainsi que la loupe).
- 6: Loupe en plexiglas pour lire les très petits groupes de surchiffonnements.

Je disposais de 5 fréquences de travail:
 N°1= 7790 KHZ, N°2= 7760 KHZ, N°3= 7500 KHZ, N°4= 7930 KHZ, N°5= 7630 KHZ
 Quartz F 1/2= 3895 3584 3750 3985 3815
 CENTRALE ANGLAISE : INDICATIF PTO - FREQUENCE 7967 KHZ
 MISSION "LOADCUTTER" TABLEAU DE TRAVAIL DE TACTEUR

DATE	INDICATIF	FREQUENCE	MESSAGE ENVOYE		MESSAGE REGU	
			N° FICTIF	N° REEL	N° FICTIF	N° REEL
06.09.44	RSQ	?	23	1		
08.09.44	WQR	?				
09.09.44	SBY	7500				
10.09.44	PEX	7168				
12.09.44	BDU	7500			9	1
13.09.44	RVM	7630				
14.09.44	SAD	7970	29	2		
" "	BDU	7500	6	3		
16.09.44	CSA	7630				
" "	LAS	7500	32	4		
18.09.44	FGY	7168	53	5		
" "	HJF	"	66	6		
" "	"	"	72	7		
21.09.44	GQR	7630	58	8		
" "	"	"	74	9		
24.09.44	REO	7790	58	10		
" "	"	"	74	11		
" "	WTH	"			90	2
" "	"	"			23	3

42

TÉMOIGNAGES

Ref: 39045 Magazine
6 n°88
OCT 1993

DOC QRP (!!) 1939-1945

TÉMOIGNAGE *CV*

(1)

PARACHUTE AVEC JEAN MOULIN

par Hervé Monjaret

Le texte est de Hervé Monjaret. Les parties en italiques et l'encadré de la page 6 sont de la rédaction.

1er janvier 1942, trois hommes sont parachutés au-dessus de la France : Jean Moulin, Raymond Fassin et Hervé Monjaret. Ce dernier sera pendant plusieurs mois le radio de "Max", avant de prendre des responsabilités plus importantes qui l'amèneront à travailler en liaison étroite avec Jean Moulin. Nous avons recueilli son témoignage.



Juin 1940, j'avais 19 ans et je m'apprêtais à passer le bac de philo. J'entends le discours de Pétain le 17 juin vers midi annonçant la demande d'Armistice et précisant qu'il fallait cesser les combats. Aussitôt, ma résolution est prise : je me refuse à admettre l'armistice et décide de gagner l'Angleterre pour m'engager dans l'armée canadienne (à cause de la langue, je parlais à peine l'anglais).

Ma famille habitait Plouha. De là, je gagne Paimpol où un oncle chirurgien, m'encourage dans mon projet et (en compagnie de mon frère) nous trouve un bateau en partance : c'était un langoustier de Loguivy de la Mer, le « Reine Astrid ». Nous partons le 18 juin vers 20 heures. Bonne traversée (bein que mal de mer durant tout le parcours) qui nous amène le 19 vers midi à Falmouth. Gardés quelques jours dans un camp im-

provisé pour vérification, nous gagnons Londres. Apprenant qu'un général français constituait une force armée, je m'engage dans les chars et suis conduit (avec d'autres) à Camberley, camp d'entraînement dans la zone militaire d'Aldershot. L'encadrement est composé d'officiers et sous-officiers rescapés de la Campagne de Norvège. Entraînement classique, apprentissage de la vie militaire avec d'autres volontaires. Très bonne ambiance, enthousiaste.

A l'automne le camp se vide, départ pour l'Afrique (affaire de Dakar), je suis déclaré inapte aux T.O.E. (Territoires d'Opérations Extérieures) et affecté (au service militaire) comme secrétaire au bureau de l'artillerie (une artillerie squelettique) : commandant de Conchard, sous-officier de batterie, maréchal des logis Raymond Aron (eh ! oui !).

Je m'ennuie et ronger mon frein, n'étant pas venu pour « gratter du papier ». En février ou mars 1941, une opportunité se présente : on demande des volontaires pour les parachutistes. Je m'inscris et suis accepté. Stage de sauts à Ringway, près Manchester. Sept sauts dont un de nuit. Me voilà breveté parachutiste (anglais et français). Le détachement de volontaires français est alors acheminé à Beaulieu, dans une grande propriété au bord de la Manche, en face de l'île de Wight (avril et mai 1941).

Entraînement commando assez rude, marches de nuits, exercices de toutes sortes, tir, close-combat, etc.

Courant mai 1941, un officier du BCRA (Bureau Central de Renseignement et d'Action) vient à la

station (36, je crois, elle portait le nom de « Inchmerry » du nom de la propriété « Inchmerry House ») et demande des volontaires pour des missions en France. Je me porte volontaire.

En juin 1941, je pars avec deux ou trois camarades pour des stages dans des S.T.S. anglaises (*Special Training Schools*), stages de sabotage, de renseignement, de radio, entraînement pour parachutages d'hommes et de matériel et atterrissage de Lysander en pays occupé. Bref, toute la gamme ! (A préciser que le stage radio comportait surtout de la manipulation pour arriver à la cadence marine, et assez peu de théorie et de pratique dépannage dont on ne nous donnait que des connaissances élémentaires.)

En septembre 1941, mon entraînement est terminé et je suis prêt à partir en mission.

Fin octobre, le B.C.R.A. me convoque.

A gauche : Hervé Monjaret en 1942 et ci-dessous, en 1993, lors de notre interview.



Parachutage et première mission

Après avoir été convoqué par le capitaine Bienvenue du BCRA, Hervé Monjaret apprend quelle sera sa mission en France: il sera le radio du représentant officiel du général de Gaulle, Jean Moulin.

Il aura une nouvelle identité: Jacques André Legoff, né à Lorient d'un père qui y exerçait la médecine avant de devenir orphelin. Dans le cadre de la mission « Rex », ils seront trois à être parachutés sur la France: Jean Moulin (« Max »), Raymond Fassin (« Sif », officier opérations) et lui-même. En raison du mauvais temps, le parachutage va être repoussé. Ils s'envolent maintenant depuis un aérodrome du sud du Pays de Galles, emportés par un bimoteur Armstrong Whitley, assez lent mais armé de quatre mitrailleuses, d'où ils vont sauter par une trappe pratiquée dans le plancher. L'avion est pris à partie par la Flak en survolant la côte, puis il continue et survole maintenant les eaux de la Durance. Après une fausse alerte, le parachutage a lieu. Jean Moulin saute le premier. Quatre parachutes sont maintenant déployés dans le ciel nocturne: avec les trois hommes, le poste radio qu'utilisera Hervé Monjaret vient aussi d'être largué. Nous sommes le 1er janvier 1942, nuit de réveillon, il est environ quatre heures du matin. Les trois hommes se rejoignent vers cinq heures du matin. « Sif » est en train d'enterrer le poste radio. Ils partent pour une maison que possède Jean Moulin dans la région mais, avant la traversée d'un village, Hervé Monjaret se trouve séparé du petit groupe.

Seul, il rejoint Plan d'Orgon à pied, puis arrive à Toulon pour rencontrer son « point de chute » indiqué à Londres (les premiers parachutages se sont faits sans équipe de réception). Malheureusement, celui-ci est devenu entretemps un partisan convaincu de « l'Ordre Nouveau » et un admirateur du régime de Vichy! Hervé Monjaret doit s'éclipser et rejoint une famille amie de Jean Moulin et impliquée dans la Résistance: la famille Manhes à Bargemon. Là, Laure Moulin, la sœur de « Max », reprend contact avec Hervé Monjaret: deux semaines plus tard, Jean Moulin l'y rejoint, et le travail va pouvoir commencer. « Max » a choisi Lyon pour y installer l'embryon de ses services, déjà Raymond Fassin y est au travail. La

« capitale des Gaules » devient la capitale de la Résistance en Zone Libre.

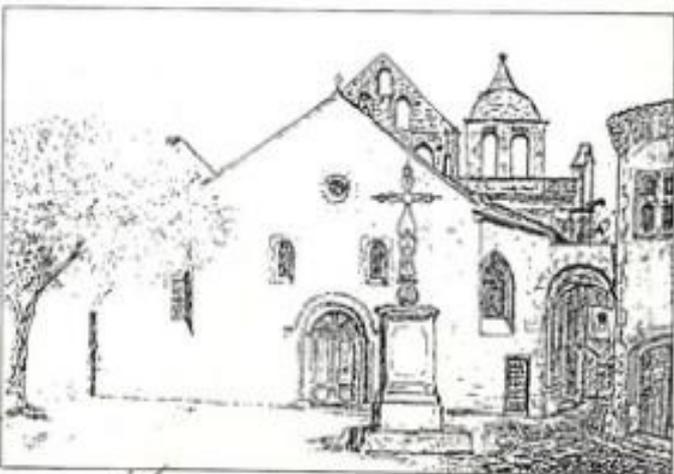
Le mouvement Combat met Hervé Monjaret en rapport avec l'aumônier des Alsaciens et des Lorrains expulsés et réfugiés en Provence qui lui procure une situation de couverture: Hervé Monjaret sera cleric de notaire à Orange. Sur les indications de l'aumônier, il pourra aussi installer son poste émetteur dans le grenier du presbytère de Caderousse avec la complicité du curé, l'abbé Henri Miral. Le poste radio est ramené dans la camionnette d'un habitant d'Orange, Albert Benaroya, et installé entre des boîtes de foin et un tas de maïs sec: le contact est repris avec Londres. Durant cinq

mois, deux fois (voire trois fois) par semaine, Hervé Monjaret va émettre depuis ce grand grenier dépendant du presbytère, avec la complicité de l'abbé Miral, un énergique curé de 46 ans (il est né le 10 août 1894 à Lugan dans l'Aveyron). Par la suite, l'abbé Miral aura quelques difficultés avec sa hiérarchie et sera mis en « retraite anticipée ».

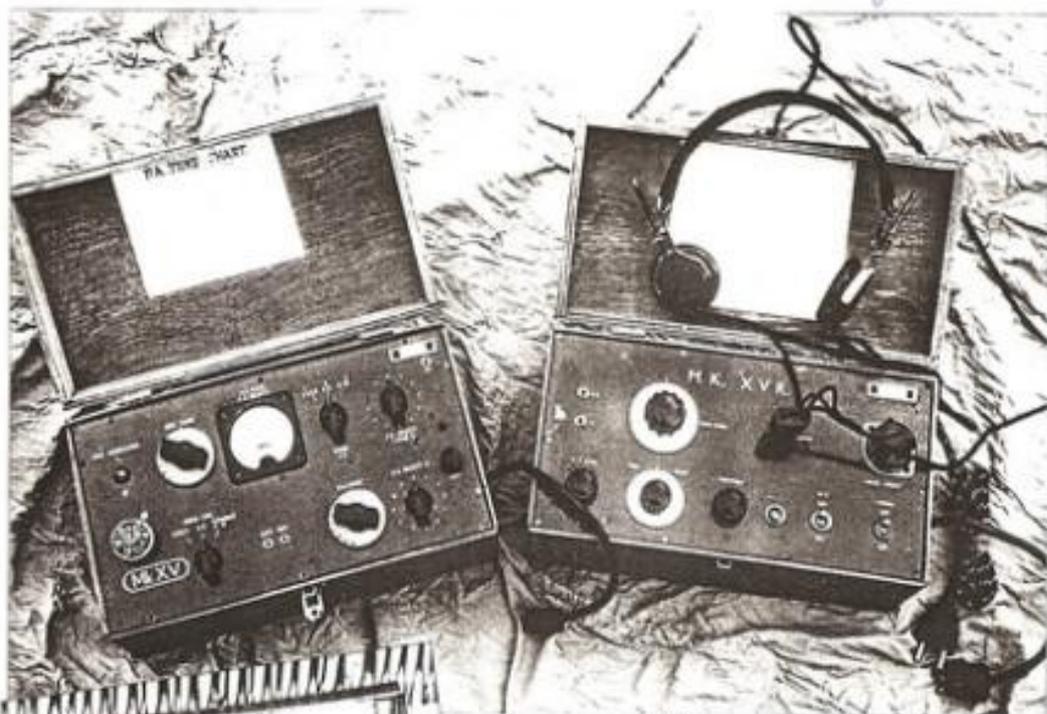
De ce grenier, Jean Moulin fait expédier ses messages pour le général de Gaulle. Pour venir d'Orange, Hervé Monjaret emmène souvent un matériel de pêcheur à la ligne sur le cadre de son vélo, donnant ainsi une apparence justifiée à ses nombreux déplacements à Caderousse. Il pêche dans le petit Rhône lorsqu'il vient émettre mais l'abbé Miral le met en garde: ses nombreuses allées et venues intriquent. Hervé Monjaret doit décrocher. Le prêtre se propose de prendre la relève, offre déclinée. Le lundi de Pentecôte 1942, avec l'accord de Jean Moulin, Hervé Monjaret transfère son appareil radio de Caderousse à l'asson-la-Demi-Lune dans la banlieue de Lyon. Sa nouvelle couverture représentante en papeterie: G. B.



L'abbé Miral, photographié à Avignon avant la guerre (à gauche) et à Caderousse (à droite) en 1938. Ci-dessous: Dessin de l'église de Caderousse réalisé par le père Roger Lacroix. La maison d'où émettait Hervé Monjaret est située à gauche mais n'est pas visible. Nous remercions l'archevêché d'Avignon (le Vicaire Général André Mestre) et Père Marcel Lambert pour les documents qu'ils nous ont communiqués.

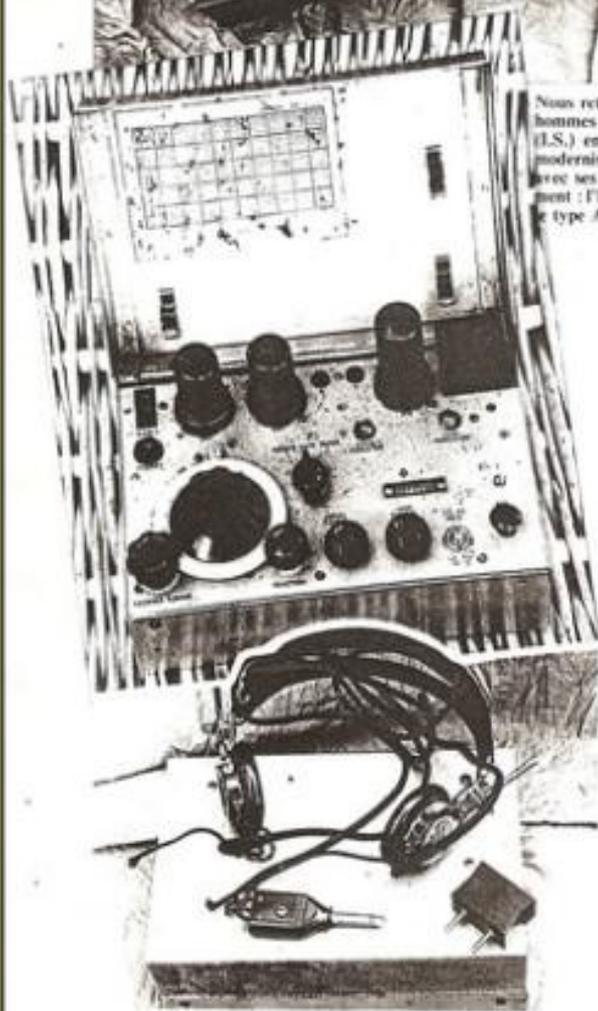


(3A)

Double
page
gauche >

Nous retrouvons sur cette double page divers matériels radio utilisés par les hommes parachutés en France occupée. (1) L'un des premiers postes en service (U.S.) en 1940 le Mk 15 dont la conception remonte à 1938. La version modernisée fut baptisée « Paraset » que l'on voit ici ouvert (2) et fermé (2bis) avec ses accessoires. Ci-dessous : La parafolie du SOE avec, chronologiquement : F.E.R. valise type A Mk II (au centre), le type 3 Mk II (ou B2) à gauche, le type A Mk III à droite et en bas le S/P/Stone complet (ici de type naval).

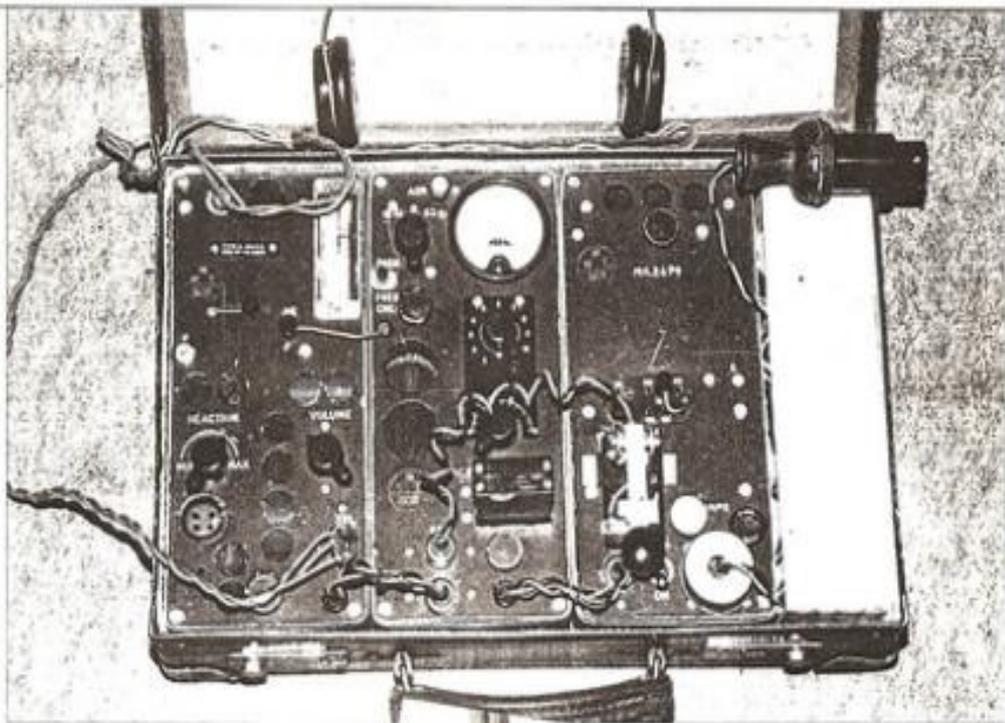
Ci-
ty-
co-
P
Fals-
droi-
soir-
pon-
Du-
coll-



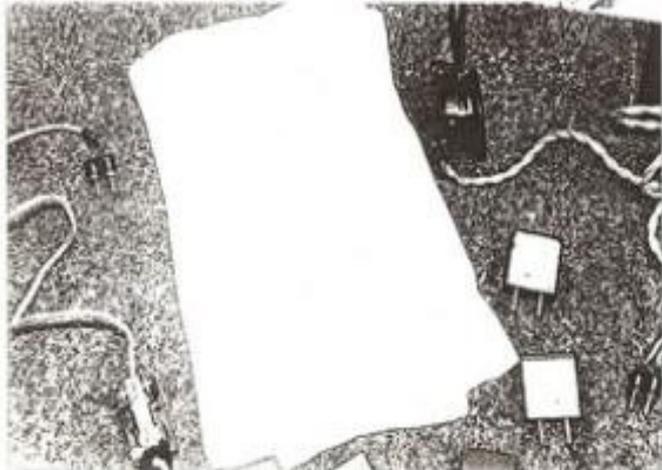
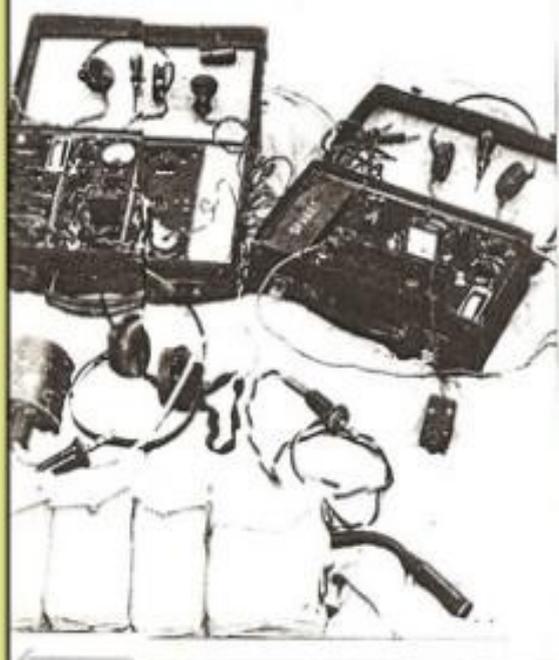
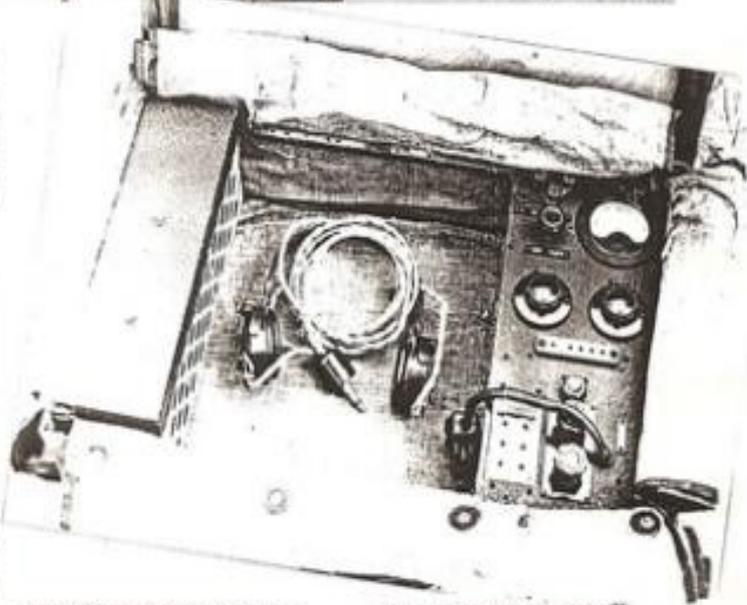
47 >

*Double
logage d'unité*

38

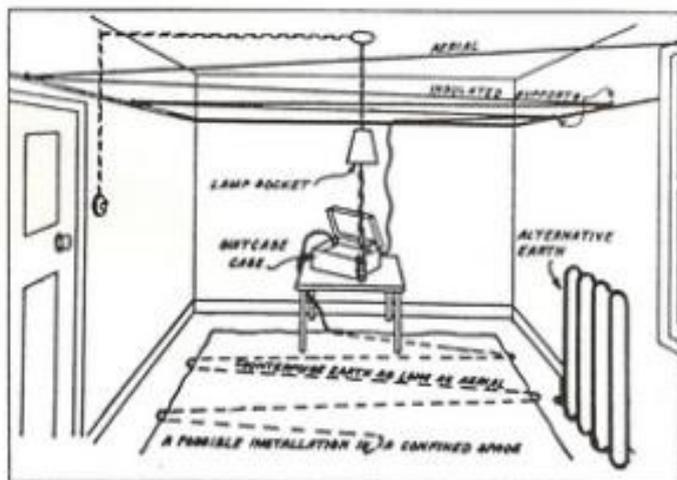


G-dessus : Vue valise ouverte de l'E.R. type A Mk II, mis en service en 1942. Ci-contre : Le gros poste E.R. M/1 datant de 1942 sur lequel manque malheureusement l'alimentation et le récepteur. En bas, à droite : Les clés de codage imprimées sur soie, ainsi qu'un manipulateur et un casque pour poste « B 2 ». (Nous remercions M. Ducreux et pour l'ensemble des photos de sa collection.)



48

avec 2 fils biquem
7/4 !!!



Extrait d'un manuel utilisé par le SOE, la méthode de branchement d'un poste E.R. clandestin.

traint assez dépenaillé sans cravate. « Mince ! je dis, Vidal ! » lui sursaute et dit « Nom de Dieu Hervé ! » et cela a été tout.

(Jean Moulin m'avait souvent envoyé chez lui à Bourg-en-Bresse.) Nous sommes poussés dans le cellulaire faisant la navette de la prison de Fresnes, à l'avenue Foch. Le véhicule est bondé et nous faisons le trajet, assez long, serrés l'un contre l'autre à côté d'un garde de la Wehrmacht (Fresnes est sous contrôle de celle-ci). Ce qui nous permet d'échanger quelques mots. Et quand, la confrontation a lieu, en cours de matinée, devant tout un aéropage de grandes personnalités allemandes à en juger par les galons et rutilances sur les manches et cols, on nous présente l'un à l'autre, nous n'avons même pas un sursaut et c'est certainement ce qu'ils attendaient. Et je suppose qu'ils conservaient un doute sur ma version des faits donné à Lyon puisque je quitte Fresnes fin septembre pour la déportation.

Vidal, arrêté à un rendez-vous à Paris sur dénonciation, est déporté au Strutoff puis à Dachau où il sera délibérément assassiné d'une balle dans la nuque une semaine avant la libération du camp.

Je quitte Fresnes fin septembre 1943. Après un séjour d'une quinzaine au sinistre petit camp de Neue Bremm près de Sarrebruck, je suis déporté à Mauthausen. Par chance, affecté à un commando de travail à Wiener-Neudorf, en banlieue est de Vienne, je suis affecté à une usine de moteurs d'avions la F.O.W. (Flug Motoren Werk - Ostmark - Wien) après deux mois de travaux de terrassement.

Déporté à Mauthausen, je suis libéré par la croix-rouge le 29 avril 1945. Devant l'avance russe des femmes évacuées, par les SS, de Ravensbrück ont été amenées à Mauthausen à marche forcée, là elles sont entassées (à deux trois mille) dans le bas de Mauthausen près de la carrière dans un petit camp « le camp des Hongrois » il y avait à ce moment des tractations entre Himmler et la croix rouge, celle-ci a obtenue la libération des femmes des pays occidentaux. Un jour sont arrivés de

sous les bombardements (avec les archives de la ville qui auraient pu identifier l'origine des faux papiers faits à Londres). De plus n'ayant pas utilisé d'autres identités que « Legoff », les vérifications à Orange et autres lieux où j'ai pu laisser des traces semblent leur faire accrédiiter à moitié ma thèse. Au cours de cet interrogatoire, le policier m'informe de la nature de la dénonciation à l'origine de mon arrestation et du nom de mon délateur. Ce même inspecteur a interrogé peu avant moi Mlle Ferlay (la fleuriste) et il me dit « Ah, mezieur Lekoff, elle n'est pas kommodé du tout, votre mademoiselle Ferlay, vous savez on ne peut rien en tirer ! » (internée à Montluc puis à Fresnes, elle est déportée à Ravensbrück dont elle reviendra, elle est décédée il y a huit ans des séquelles de sa déportation).

Le lundi soir, je retourne à Montluc. J'y reste un peu plus de deux mois, sans autre interrogatoire. Courant juillet 1943, je suis transféré à Paris, à Fresnes pour une confrontation avec le général Delestraint qui lui avait été arrêté le 9 juillet à Paris (chose que j'ignorais en partant). La confrontation est négative, par suite d'une chance inouïe, car le matin de celle-ci, alors que je descendais du troisième étage de la prison de Fresnes, avec d'autres détenus pour être conduit au « Tribunal » (l'interrogatoire). Aligné le nez au mur avec interdiction de communiquer, je regarde à côté de moi, remarque des bottines militaires sans lacets, au-dessus, des leggings sans lacets et qu'est-ce que je vois, je reconnais mon général Deles-

Ci-dessous : Le général Delestraint.



Après guerre, Hervé Monjaret aura confirmation qu'il a bien été dénoncé par son contact de Limoges-Bellac chargé avec lui des largages sur ce secteur. Ce dernier, qui au demeurant avait fait une belle résistance, est arrêté par la Gestapo et sommé de donner des noms sous peine de représailles sur sa femme, ses filles. Pour sauver les siens il donnera le minimum, deux noms sur l'ensemble de ceux qu'il connaissait, deux célibataires sans famille, (Hervé Monjaret et la fleuriste). Lui-même, déporté, décèdera en déportation. Hervé Monjaret conservera toute l'amitié à sa famille épargnée et son terrible secret, refusant de donner le nom de son délateur.

grar
des
pein
nan
ses
du c
la de
vête
heu
dan
il n'
des
Le r
apri
vien
relic
il y
rem
voi
cam
heu
con
de
par
Un
cior
con
et c
deri
sés
des
tou
une
sur
des
à hi
dan
Cet
pu
son
con
Enq
réali



Hervé
tous
infin
de R
table

ONDES COURTES MAGAZINE

À L'ÉCOUTE DU PASSÉ

FELHENDLER Daniel - FITAY

CINQUANTENAIRE DE LA LIBÉRATION DE LA FRANCE

Dans le cadre des commémorations du cinquantenaire du débarquement de Normandie, plusieurs opérations sont prévues par les radios-amateurs français. Ainsi dans le cadre de l'exposition «**Ensemble, ils ont libéré la France**» qui a lieu au Musée de l'Armée (Hôtel des Invalides 75007 Paris) les radioamateurs de l'île de France opéreront la station **TMSHNI** du 6 au 12 juin 1994 (de 10 à 12 heures et de 14 à 16 heures). Cette station télégraphique utilisera une valise de la résistance **3MK2**.

Ailleurs, en France et en Europe, d'autres stations spéciales opéreront les 11 et 12 juin 1994. Elles seront réparties sur tout le territoire et seront 20 en France, 1 en Martinique, 6 en Angleterre, 1 en Belgique et 1 aux Pays-Bas. Beaucoup de ces stations utiliseront des valises émettrices de la résistance. Elles émettront en télégraphie, certaines opéreront également en phonie ou en V.H.F.

Dans les départements 21 (Chatillon-sur Seine), 45 (La Ferté Saint Aubin et Lorris), 58 (Saint-Beisson), 59 (Berlaimont), et 63 (Mont-Mouchet) ainsi qu'à Binches (Belgique), Groningen (Pays-Bas) et Duxford (Angleterre) les stations seront accompagnées d'expositions. Elles participeront toutes, le dimanche 12 juin à partir de 6 h 30 T.U., à un réseau télégraphique sur 7025 kHz.

Les radioamateurs du département de la Manche activeront une station portable **TMSOMA** du 7 au 12 juin sur les «chemins de la liberté». Cette station sera située chaque jour à un emplacement différent.

Pour plus de renseignements sur ces opérations, s'adresser à :

F55MR LEGRAND Jean-Jacques
5 chemin du Camparnier 06560 VALBONNE

LES ÉMETTEURS RÉCEPTEURS DE LA RÉSISTANCE

Afin de déjouer le repérage radiogoniométrique des allemands, les opérateurs clandestins de la résistance envoyaient, après chiffrement, leurs messages en télégraphie vers une station située en Angleterre. Au début de la guerre ils conversaient «en direct» avec leur centrale anglaise. A la fin des hostilités, pour écouter au maximum les transmissions et les risques de repérage, le radio clandestin ne converse plus avec sa centrale mais envoie son message et (sauf cas urgent exceptionnel) plusieurs heures après écoute la réponse en toute sécurité depuis un autre lieu. Les heures et fréquences d'émissions établies préalablement changent constamment afin de réduire les risques d'interception.

Voici un tableau donnant, dans l'ordre chronologique de leur fabrication, une partie des émetteurs-récepteurs fabriqués en Angleterre pour la résistance. Évidemment tous ces appareils sont à tubes (les transistors n'existaient pas encore), les lampes utilisées étaient de divers type comme des 6V6, 6SK7, 7R7, 7Q7, 7H7, CV136 etc... Ces appareils étaient alimentés électriquement par le secteur ou par batteries. Tous les émetteurs sont pilotés par quartz, ce qui implique que pour émettre sur une fréquence donnée il faut posséder le cristal correspondant.

TYPE	FRÉQUENCE MHz	PUISSANCE D'ÉMISSION (Watts)	DIMENSIONS EN CM	POIDS kg	REMARQUES	
MK XV	3,5 à 16	15	28 x 16 et 23 x 14	2	Dans 2 coffrets	
PARASET	3,3 à 7,6	4	220 x 140 x 111	1,5		
B.P. 3	2 à 8	30	280 x 210 x 95	3		
A.P. 4	2 à 8	8	280 x 210 x 95	4		
A MK II	3 à 9	5	225 x 100 x 80	9		
3 MK II	3 à 15,5	20	241 x 123 x 272	14,8		
A MK III	3,2 à 9	5	235 x 190 x 80	2,5	VALISE	
53 MK I	3 à 12	-	111 x 89 x 66	0,940		Récepteur
M.C.R. 1	0,15 à 1,6 et 2,5 à 15	-	85 x 54 x 224	1		Récepteur
51/1	3 à 10,5	3	146 x 120 x 38	0,565	Émetteur	

Pour cet article j'ai utilisé l'ouvrage :

Armement clandestin S.O.E. France 1941-1944
de Pierre Lorain F2WL.

Ce livre excellent, paru en 1972, décrit le matériel, entre autres, de transmission utilisé en France par les résistants. Dans cet ouvrage sont publiés les schémas de nombreux appareils et sont données des vues en perspective des divers matériels. Cet ouvrage décrit les méthodes de goniométrie utilisées par les allemands ainsi que les systè-

mes de transmissions et de cryptage des britanniques.

RECTIFICATIF

Dans mon précédent article (AEM 82 page : 20) dans le paragraphe «Réunion franco-allemande» au lieu de : «En zone occupée» il faut lire : «En zone non occupée» sont en action 38 émetteurs...» . Avec toutes mes excuses pour cette erreur.

Extrait de "À l'écoute du monde"
n°84 mai-juin 1994. 50

**Ondes
Courtes**
Magazine

DOSSIER EXCLUSIF :

LA RADIO DE LA RÉSISTANCE

INITIATION :

Le récepteur

REALISATION :

Un oscillateur
pour apprendre
le Morse
Un testeur de
continuité

INFORMATIQUE :

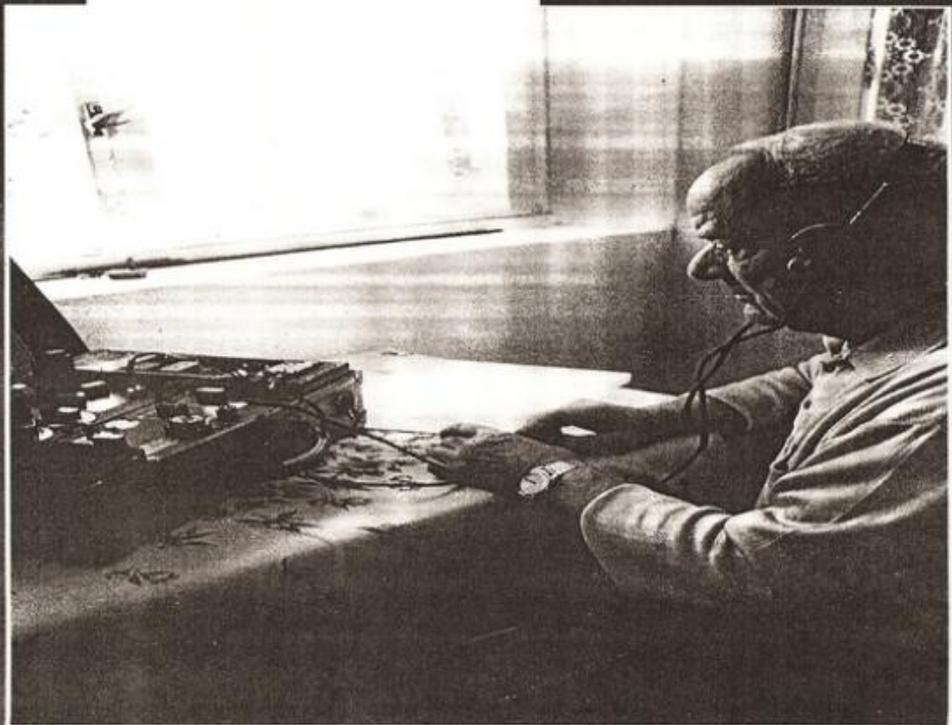
3 logiciels pour
préparer la licence

PRATIQUE :

Le Code SINPO
Comment fonctionne
le QSL bureau

MENSUEL - N° 8
15 août 1994 - 22 F

M 2072 - 8 - 22,00 F



51

LA RADIO DE LA RESISTANCE

Dossier préparé par J. GRARE et M. KENTELL

Il y a cinquante ans, ville après ville, dès l'annonce du débarquement (effectué lui aussi grâce à la radio, avec Radio Londres et ses messages personnels) la France se libérait.

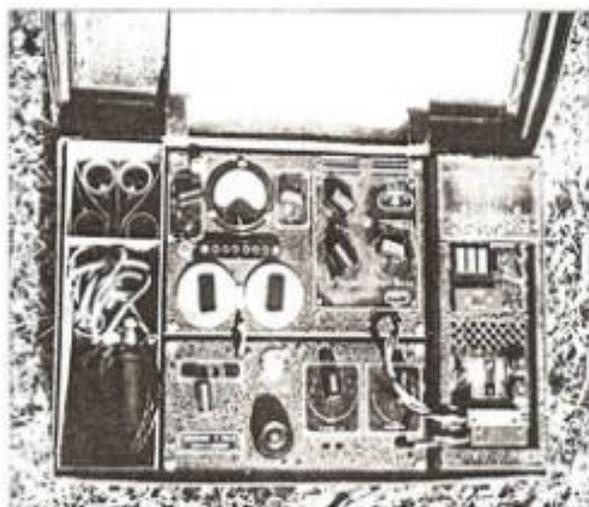
Il nous a semblé normal de rendre hommage à tous ces opérateurs clandestins, et ceux qui les ont aidés ou hébergés, qui, au péril de leur vie, ont transmis à Londres un nombre considérable de messages qui étaient les

éléments d'un gigantesque puzzle, et qui permettaient au Quartier Général des Forces Libres d'affiner les renseignements sur les positions des forces ennemies. Ce dossier a pu être réalisé grâce à l'aimable collaboration du

musée départemental de la résistance de Tulle, ville qui, en 1944, a vécu l'horreur perpétrée par la sinistre division "Das Reich".

Ce cinquantenaire des radios du maquis a donné lieu à la mise en place d'une opération commémorative, au cours de laquelle des messages personnels étaient diffusés depuis l'Angleterre vers la France à partir d'authentiques valises de la résistance, restaurées et entretenues par des radioamateurs, tel FRUM d'Egletons qui possède une MKII en parfait état de fonctionnement.

Pour essayer de mieux retranscrire l'ambiance de l'époque et le travail de ces opérateurs clandestins, nous avons rencontré André DELORD, opérateur radio militaire avant la guerre, qui, à l'instar de nombreux jeunes de l'époque, n'a pas hésité à servir son pays. Sa mission était d'utiliser ses talents de graphiste pour transmettre à Londres des messages codés par séries de 5 chiffres.



Une valise MKII.

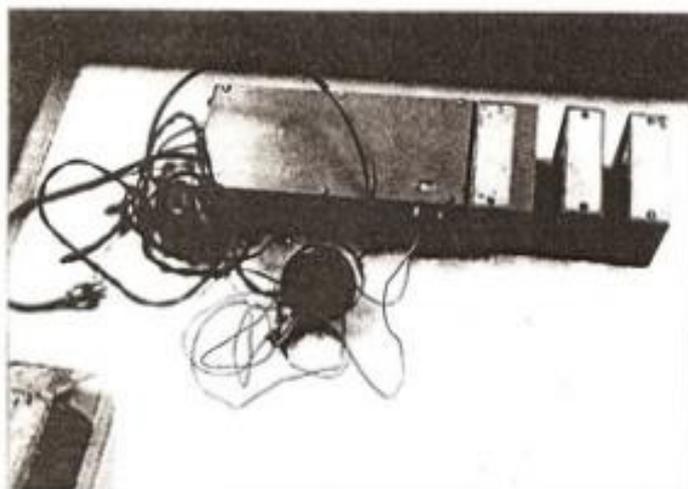
LE MATERIEL

André DELORD utilisait une valise anglaise, de type MKII.

Cette valise couvrait en émission de 3 à 16 MHz en 4 gammes pour lesquelles il fallait placer 4 bobines différentes. Deux lampes étaient prévues pour l'émission. La puissance délivrée était de l'ordre de 20 W. La partie réception de type superhétérodyne était assurée par 4 lampes et couvrait de 3 à 15,5 MHz en 3 gammes. Le poids total de cette valise était de 14,8 kg. Elle était livrée avec des quartz, un casque haute impédance, un manipulateur et les bobines. Elle pouvait fonctionner tant sur secteur que sur batteries. Cela permettait de déjouer les pièges du repérage allemands qui consistaient à couper le courant secteur par secteur. La valise avait un aspect extérieur des plus classiques de manière à passer inaperçue.

Radio Londres diffusait des messages personnels à destination de la résistance. Ces messages étaient de la plus grande importance pour les groupes de résistants et pour le maquis. Malgré le brouillage allemand qui rendait la réception inconfortable, les messages étaient quand même compréhensibles. Chez eux, les particuliers les écoutaient sur des radios classiques. Le maquis recevait lors de parachutages, des postes dits "biscuit" qui étaient un peu les ancêtres de nos actuels baladeurs. Ce poste permettait de recevoir toutes les gammes d'ondes par changement des bobines. Son excellente sensibilité était réputée. Il était livré avec une pile offrant plus de 30 heures d'écoute.

Un autre récepteur était également parachuté, le SWITTHART, conçu par le capitaine SIMONSEN de la Royal Air Force Norvégienne. Il était plus petit que le précédent mais tout aussi performant.



Un récepteur "biscuit" utilisé pour écouter les messages personnels de Londres.

LE MUSEE DE LA RESISTANCE A TULLE

Le musée de la résistance et de la déportation fait partie des lieux qu'il faut visiter lors d'un séjour à Tulle.

Situé au deuxième étage d'un vieux bâtiment du centre ville, le musée de Tulle compte de nombreuses pièces d'époque dont une excellente exposition sur la radio. Bien que non spécialisé dans le domaine qui nous intéresse, il y a là de quoi en savoir plus sur cette époque : discutez-en avec le conservateur, vous ne serez pas déçus...

M.K.

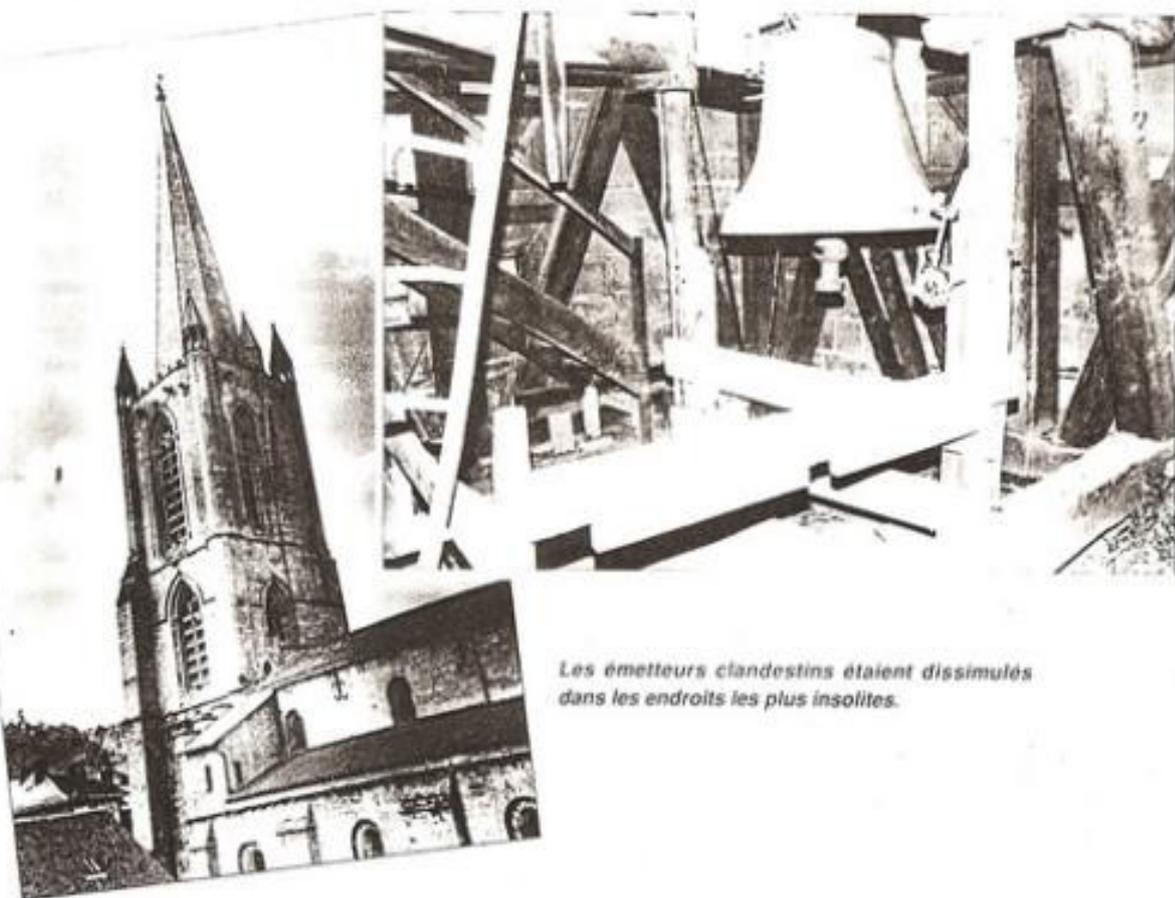
Pour tous renseignements :

Musée de la Résistance et de la Déportation
2 quai Edmond Perier
19000 TULLE

Tél : 55 26 24 36



Une vue du musée. Au fond à gauche : une valise de la résistance se mélange avec des codes sur soie et d'autres pièces utilisées durant la guerre.



Les émetteurs clandestins étaient dissimulés dans les endroits les plus insolites.

Londres m'a demandé les deux messages en question. Cela prouvait bien que c'était les allemands qui avaient intercepté le message. Ils voulaient me maintenir en fréquence, ce qui a été le cas, puisque la transmission a duré environ 15 minutes, afin de me repérer précisément. Quelques jours après, Londres m'a informé qu'un émetteur avait été repéré à 20 km au nord d'Auch. Comme ils ne savaient pas où je me situais précisément, ils me recommandaient de prendre toutes précautions.

◆ J.G. : Vous connaissiez les moyens de repérage des allemands ?

● A.D. : Oui, on nous l'avait expliqué, et du fait que j'étais dans l'aviation pendant mon armée, je connaissais parfaitement bien l'efficacité du principe de la triangulation. Il y avait trois stations au sol (Brest, Nuremberg et Augsbourg) qui pouvaient localiser

avec une précision de 20 kms. Ensuite des véhicules étaient envoyés pour resserrer la localisation. Enfin, un agent se baladant avec un mesureur de champ tentait de trouver le lieu de l'émission. A la suite de ça, j'ai redoublé de prudence. J'ai raccourci mon temps d'émission en utilisant le duplex. Je pouvais le faire car j'avais un grand entraînement. Je ne transportais jamais la valise, car il valait mieux perdre une valise qu'un opérateur.

◆ J.G. : Et le débarquement, vous l'avez appris comment ?

● A.D. : En fait, j'étais bien placé pour écouter le broadcast de Londres. J'écoutais donc les nouvelles qui malgré le brouillage des allemands arrivaient bien. J'étais dans une immense pièce dans une ferme lorsque j'ai appris le débarquement de Normandie, le jour même. Je me suis empressé d'aller le dire à mes hôtes.

◆ J.G. : Pendant toute cette période, vous aviez peur des risques ?

● A.D. : Finalement non, j'étais jeune et je ne me rendais pas compte du danger. Je trouvais même ça plutôt amusant, car j'aimais bien la télégraphie.

Bibliographie :

Pour ceux qui souhaitent d'autres renseignements sur cette époque citons deux ouvrages :

- L'Armement Clandestin 1941 à 1944 par P. Lorain - Edité à compte d'auteur (Epuisé)

- OSS La guerre secrète en France par Fabrizio Calvi - Editions Hachette.



Les codes sur soie.

♦ J.G. : Quel était le contenu des messages ?

● A.D. : Je ne les connaissaient pas, car ils m'étaient tous communiqués déjà codés. Je pense qu'il traitaient des parachutages puisque c'était le service dans lequel j'étais affecté. Je possédais mon propre jeu de codes sur soie qui me permettait de coder ou décoder les messages qui m'étaient destinés ou d'en envoyer pour demander du matériel ou signaler un problème.

♦ J.G. : Comment cela se passait-il quand vous arriviez dans une famille ?

● A.D. : Généralement, ils ne savaient pas que c'était des liaisons avec Londres car ça aurait fait prendre trop de risques, ils auraient pu s'en vanter. C'était Marcel qui négociait mon accueil. Il signalait simplement que j'étais un radio qu'il faudrait héberger pendant quelques jours, une semaine au maximum. Il fallait des gens très sûrs. La plupart du temps, j'étais seul lors des vacations. J'avais à mes côtés un pistolet, une mitraillette Sten, et deux grenades pour le cas où j'aurais été surpris par l'ennemi. Pendant ce temps, la famille continuait son travail normal.

lement. Je n'ai jamais posé d'antenne à l'extérieur. Je lui faisais simplement faire le tour de la pièce et ça marchait très bien. Avant et après la vacation, j'installais et je rangeais la valise. Ensuite j'allais, le cas échéant, aider les gens de la ferme dans laquelle j'étais hébergé.

♦ J.G. : Avez-vous ensuite retrouvé des opérateurs que vous aviez contacté à l'époque ?

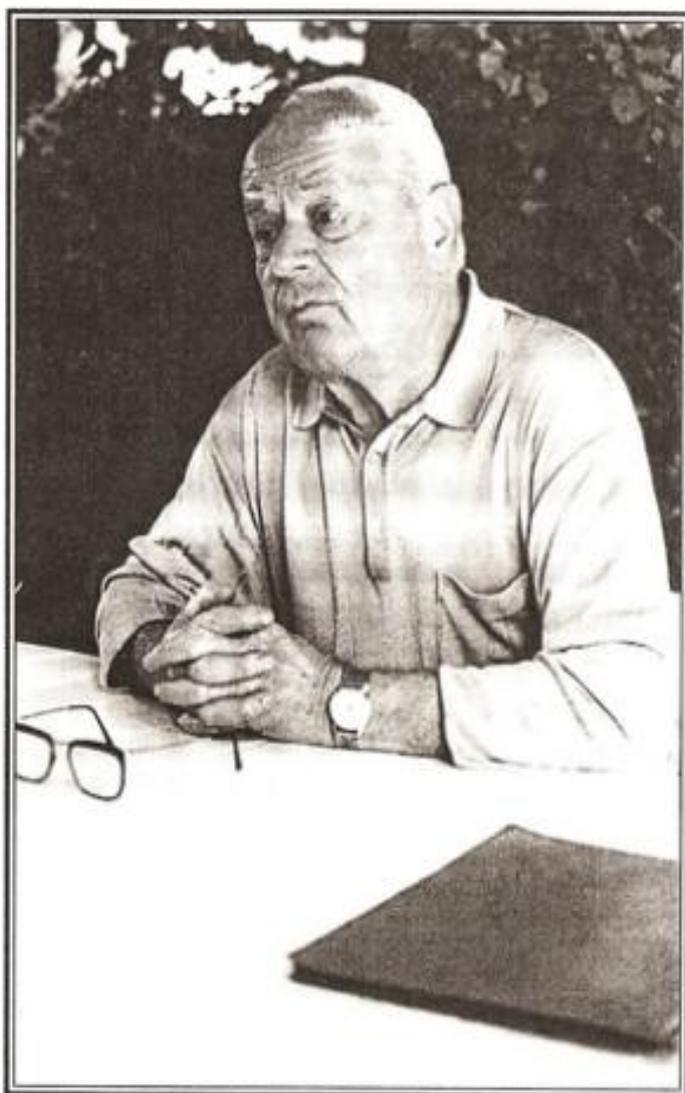
● A.D. : Malheureusement non. En fait, c'était surtout des anglais, voire des anglaises. Par contre, après la guerre, j'ai rencontré tous les opérateurs du B.C.R.A. et je me suis rendu compte que nous n'étions pas nombreux.

♦ J.G. : Vos transmissions, étaient-elles brouillées ?

● A.D. : Non, car avec les changements de fréquence, c'était difficilement repérable. Nous avions toujours un QSA entre 3 et 5. Mais par contre, les allemands nous écoutaient. Lors d'une vacation, j'entends H.O.U. mais il n'avait pas la même tonalité. Sur le moment, je n'ai pas fait attention, j'ai pensé qu'il y avait un dérangement. Je l'interromps donc, H.O.U. me répond et me demande de passer un premier message. Cela n'était pas habituel et même contraire au règlement. Je lui passe donc quand même le message et je lui demande de changer de fréquence. Il refuse et me demande un autre message. J'ai trouvé ça bizarre et j'ai tout arrêté. Lors de la vacation suivante,



Une mise en garde de Louis à Ernest.



André DELORD

◆ Jacques GRARE : Comment êtes-vous entré dans la résistance ?

● André DELORD : Au niveau du recrutement, ils essayaient de prendre des gens qui avaient déjà de l'entraînement ou qui avaient été parachutés par Londres après avoir subi un entraînement. J'avais fait énormément de morse durant les deux ans de service militaire que j'avais effectué dans l'aviation au sol, au poste de Châteauroux. Nous étions deux opérateurs qui se relayaient pour renseigner les vols de jour et de nuit, et le morse n'avait plus de secrets pour moi. En 1944, je travaillais sur un chantier dans le Cantal, et en discutant

avec un ami, il m'a indiqué que la résistance recherchait des radios performants. J'ai accepté. C'est alors que des personnes de Toulouse sont venues me voir et me demander de faire en sorte de ne pas être compromis ni repéré par la gestapo. J'ai attendu. Je suis rentré dans le B.C.R.A. Londres et le B.C.R.A. Alger en mars 1944 à Toulouse. J'y ai rencontré un spécialiste venu de Lyon et nous sommes allés ensemble chez un receveur des postes à la campagne. C'est là qu'il m'a expliqué le fonctionnement de la valise et ensuite j'ai fait la première vacation. Comme cela lui a convenu, j'ai été engagé.

◆ J.G. : Comment se déroulaient les transmissions ?

● A.D. : En fait, c'était Londres qui m'appelait. Londres émettait en continu l'indicatif H.O.U. (di di di dit, dah dah dah, di di dah) aux heures prévues dans le plan de travail qu'on m'avait fait parvenir. J'étais "Michodière Noir" : je travaillais les jours pairs. Pour chacune de mes vacations, il était prévu un indicatif que je recherchais dès le début de la vacation. Lorsque je l'avais trouvé, je l'interrompais en lui passant mon indicatif qui changeait à chaque QSY. Si Londres me répondait, je lui passais QTC et un chiffre correspondant au nombre de messages que j'avais pour lui. Aussitôt après, nous changions de fréquence. Il ne fallait pas rester sur la même fréquence plus de 7 à 8 minutes. Comme je disposais de 20 fréquences, ce n'était pas un problème. La fréquence du QSY était elle aussi codée, elle était transmise avec un groupe de trois lettres. Sur la nouvelle fréquence, cette fois, c'était moi qui appelais Londres avec un autre indicatif. Ensuite on échangeait le QRK et le QSA afin de savoir si on s'entendait bien et si tout était parfait. J'envoyais un télégramme et je changeais de fréquence. Il ne fallait pas envoyer plus d'un télégramme sur une même fréquence. Je faisais des vacations d'une demi heure, mais si besoin était, on pouvait se fixer un autre rendez-vous toujours en utilisant un code bien précis.

◆ J.G. : Vos vacations se faisaient toujours au même endroit ?

● A.D. : Il fallait choisir des gens sûrs, car il y avait des risques. Je me souviens d'une famille qui a été arrêtée après mon passage. J'avais laissé deux valises sur place, en demandant à ces gens de les jeter dans la fosse à purin. Je suppose qu'ils n'ont pas dû le faire et ils ont été surpris en possession de ces valises. Cela leur a coûté la vie. Je ne connaissais qu'une seule personne du réseau, et encore, que son prénom : Marcel. C'est lui qui me trouvait les emplacements et qui m'apportait les messages à transmettre.



Paris, le 2 mars 2009

Monsieur Michel BAUDOIN
15, rue des Hulin
57220 BOULAY

Direction
des Archives
de France
Service Archives Nationales
Site de Paris
Section du XX^e siècle
Responsable : C. Oppert

Affaire suivie par

Paris

Bibliothèque

46, rue des Francs-Bourgeois
75141 Paris Cedex 03
01 40 27 60 00

Monsieur,

Votre courrier du 20 février 2009, relatif à l'histoire du Groupement des contrôles radioélectriques, a retenu toute mon attention et je vous en remercie.

Dans la mesure où M. Armand Bourrier en est d'accord, vous pouvez bien sûr disposer à loisir des documents qu'il vous a confiés et en particulier remettre à l'Amicale de la guerre électronique de l'Armée de Terre une copie de son étude sur le GCR. Les Archives nationales souhaitent seulement que vous indiquiez à l'AGEAT que ce document est conservé rue des Francs-Bourgeois sous la cote 72 AJ 2330, en lui demandant par ailleurs de ne l'utiliser qu'à des fins d'étude et de ne pas le diffuser à des tiers sans avoir recueilli votre accord, celui de M. Bourrier et celui des Archives nationales. Pour les autres documents en votre possession, il convient à mon avis, si vous les confiez à d'autres personnes, de vous assurer auprès d'elles qu'elles en indiqueront clairement la provenance en cas d'exploitation, dans des publications notamment.

Je me réjouis que soient ainsi plus largement portées à la connaissance ces pièces qui éclairent l'activité du GCR. Je connais bien M. François Romon depuis qu'il a commencé à travailler sur l'histoire de son père. Lui-même nous a tenu le récit qu'il a rédigé à la mémoire de Gabriel Romon, qui figure à présent sous la cote 72 AJ 2219.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Patricia GILLET

Conservateur en chef à la section du XX^e siècle

Au G C R

Le G.C.R. (Groupement des Contrôles Radioélectriques) a vu le jour début octobre 1940. Première installation à CHATELDON. Le personnel provient d'un repli des SRT (Service Radioélectrique des Transmissions)
Des noms reviennent en mémoire : BUSSEAU - HOLLE, quelques opérateurs dont TRAMONI

Aux environs du 15 octobre 1940, transfert de cette équipe à HAUTERIVE (CHATEAU DES COURS). Le personnel s'étouffe :

A LA TÊTE : LT colonel LABAT ingénieur en chef

ADJOINT : commandant ROMON

ENSUITE : C^{ne} MARTINA - GIRARD - LT^r COLLARD - LT^r ROCHARD - LT^r ZECH
LT^r DE RESERVE BOIS

CHEF DE LABORATOIRE : POMMEPUIS

CHEF DE CENTRE : COUET. Ce dernier part pour TARBES et sera remplacé par VIGNON qui s'occupe plus spécialement de la presse.

SAUVAGE : dirige le service commercial

GROSSETETE : s'occupe du G.A.P. (Guerre, Air, Police)

LOUYS : indépendant. Chef de la gonio dirigée.

Enfin les chefs de quart et les opérateurs.

ACTIVITÉS : Les différentes missions d'interception sont caractérisées par un symbole (lettre suivie d'un chiffre)

AU TOUT DEBUT :

1° SERVICE COMMERCIAL : Interception de tout trafic commercial entre ANGLETERRE (GLA), SUISSE (HBB), TURQUIE, ALLEMAGNE et vice-versa

2° TRAFIC AVIATION :

A1 = ondes longues

A2 = ondes courtes. Ces missions A1 et A2 sont considérées comme importantes. Le C^{ne} GRENIER, avec comme adjoint le sergent GRENNER, s'en occupe particulièrement.

3° G1 : TRAFIC WEHRMACHT. Réseaux terrestres. Là s'arrêtent les activités du tout début qui iront désormais en s'amplifiant

PAR LA SUITE : Aux missions précédentes s'ajoutent :

4° RECHERCHES PRESSE (toutes stations PRESSE pour obtenir des informations générales)

5° G4 : CLANDESTINS ALLEMANDS EN ZONE SUD (rattachés aux centrales de DIJON et PARIS)

6° G5 : COMMISSIONS D'ARMISTICE ALLEMANDES

7° MISSIONS D'ETUDES (identification échappe pour G3 - G7 et G11)

8/A3: AVIATION ESPAGNOLE (SNAE espagnoles: ce sont les aides à la navigation c'est à dire gonios etc....)

9/A6: AVIATION ANGLAISE EN OC: c'est une mission de camouflage dont le rendement est volontairement limité.

10/A11: AVIATION ANGLAISE EN ONDES LONGUES: Egalement mission de camouflage.

Vers fin 1942, l'écoute du trafic commercial prend une grande extension: interception des liaisons entre SUEDE, TURQUIE, ANGLETERRE. Recherche des stations d'AFN et des stations THA 1-2-3-4 etc...) Recherche également des liaisons russes toutes destinations.

EXTENSION DU SERVICE PRESSE: AGENCES REUTER-DNB-TRANSOCEAN - TASS - AFI - JAPONAIS (JUP etc...) AMERICAINS - STEFANI (inéquivalièrement) PORTUGAIS - ESPAGNOLS.

Enregistrement sur disques des messages de la BBC, des discours d'hommes d'état.

SERVICE PHONIE (sans grande importance) émissions arabes etc....) Dirigé par A/C KRIEGER secondé par GARRIGUES.

G10: concerne les CLANDESTINS en zone sud, donc "continentaux" par opposition aux "insulaires", c'est à dire les centrales basées en ANGLETERRE. Affaire passablement nébuleuse couverte par LOUYS. Le S/C LOUYS, très indépendant, est à la tête de la "gonio dirigée". Il possède une voiture légère équipée d'un récepteur gonio. Le camouflage est trop facilement repérable. Un renflement monté sur le toit dissimule le cadre. Le récepteur est installé à l'arrière de la voiture et les vitres de cette partie du véhicule ainsi que le renflement sur le toit sont teintés en noir, couleur de la carrosserie. Louys effectue des missions de localisation gonio avec son seul véhicule en tentant des recoupements lorsque le clandestin se manifeste suffisamment. Il dispose d'une documentation dont il se sépare rarement et BOUVIER meurt d'envie d'y jeter un oeil. Il est parvenu à ses fins puisqu'on annexe figure la photocopie d'un relevé très bref, mais éloquent, des éléments tant convoités!!

La liaison clandestine qui, à l'époque, focalise l'attention est TBA-PLX. Le clandestin a été localisé, par gonio, à 50 kms environ au NW de LYON. Une conversation entendue dans un tramway, par le plus grand des hasards, permet de surprendre l'opérateur en plein travail à ST ETIENNE. On recherchait d'autres G10 dans la région de MARSEILLE.

A l'origine de ces recherches, le C^{dt} ROMON était très intéressé par les méthodes de trafic et de chiffrement des clandestins, mais en aucun cas les choses n'allaient plus loin. Il voulait, disait-on, monter "une affaire de G10" avec LOUYS, en somme des liaisons clandestines.

LES ARRESTATIONS

Ce n'est un secret pour personne que bon nombre de missions d'interception sont conduites à l'encontre des allemands (réseaux de la WEHRMACHT, clandestins allemands en zone sud, commissions d'armistice allemandes, stations de la GESTAPO, de la LUFTWAFFE etc.) Lorsque les allemands pénètrent en zone sud, certaines missions compromettantes sont stoppées à HAUTERIVE mais continuent dans les autres centres (FRANCHELEINS - BOUILLARGUES - ARGENTON S/CREUSE - TARBES) Les allemands constatent le peu de rendement des écoutes de clandestins et un général vient le dire très haut, dans le CENTRE même, devant le personnel. Des éléments du GCR sont douteux (GROSSETÊTE à HAUTERIVE, SIMON à FRANCHELEINS), d'autres franchement compromis (GARRIGUES engagé dans la MILICE)

Dès janvier 1944 la gestapo entre en action. C'est le début des arrestations dont le LT COLONEL LABAT fait rapidement les frais. Ensuite le C^{dt} ROMON est limogé du GCR et remplacé par GAILLAC ingénieur des PTT. ROMON déclarera alors que "certains ont eu la langue trop longue" Peu après il est arrêté à ST-YORRE à son retour de PARIS et dans la voiture de la gestapo se trouvait GARRIGUES, opérateur au GCR, engagé depuis peu à la MILICE. Ce renseignement a été donné sous la foi du serment par RIVIERE, autre opérateur. Ce dernier sera emprisonné à MOULINS et disparaîtra. L'arrestation de ROMON a eu lieu un dimanche soir. Le lendemain la gestapo vient chercher MARTINA et GIRARD. Prévenus ils ont le temps de s'enfuir. A leur place on emmène GAILLAC (remplaçant de ROMON) ainsi que COLLARD et ROCHARD. GAILLAC et ROCHARD se retrouveront dans un camp de concentration en AUTRICHE, sans doute MAUTHAUSEN. On est resté sans nouvelles de COLLARD. Quelques jours après la gestapo vient arrêter ZECH et WELTZER. ZECH s'enfuit, WELTZER est emmené et on ignore ce qu'il est devenu.

LOUYS et SINGER sont arrêtés environ 15 jours après ZECH. LOUYS reste environ 3 semaines à MOULINS. Par la suite il sera, comme ROMON, fusillé à CLERMONT-FERRAND. On n'aura plus aucune nouvelle de SINGER. Le secrétaire de mairie d'HAUTERIVE sera alors arrêté pour avoir fourni de fausses cartes d'identité à SINGER. Ensuite arrestation de FOIX prisonnier évadé, ancien chef de quart au GCR, versé à la RADIO-DIFFUSION. Cette arrestation entraîne celle de plusieurs personnes à la RADIODIFFUSION. Peu après JAFFRY est à son tour arrêté pour trafic d'émetteurs avec FOIX en prévision de la libération.

GRANDJEAN, secrétaire, s'occupait du recrutement d'opérateurs radio clandestins. Il réussit à s'enfuir quand la gestapo vient l'arrêter.

Le 17 mars 1944, la gestapo vient au centre de FRANCHELEINS (AIN) se saisir de HOLLE le chef de centre et GILLES son adjoint qui parviennent à se sauver pour rejoindre un maquis en SAVOIE. Jusqu'alors, le personnel opérateur de FRANCHELEINS ignore ce qui se passe à HAUTERIVE. BRAU, issu de l'aviation, réussit à effectuer le voyage HAUTERIVE-FRANCHELEINS pour mettre en garde les anciens aviateurs qui se trouvent là et donne les indications pour rejoindre PARIS le 21 mars 1944 où les attendent d'autres aviateurs rassemblés par le colonel DORDILLY, momentanément ingénieur en chef des PTT. Tous sont à l'abri de la police allemande, en attendant, pour certains, de repartir comme radios clandestins.

En complément des indications concernant les interceptions hostiles aux allemands, BOUVIER a conservé de la mission B2, 799 indicatifs propres aux stations de la LUFTWAFFE. Chaque station disposait de 4 indicatifs et en changeait 2 fois par semaine. Le tableau tournant, à quelques détails près complet, avait demandé un an de travail. Un jour quelconque de la semaine, l'énoncé d'un indicatif permettait d'identifier automatiquement le terrain. L'emplacement exact par triangulation était possible grâce aux relevements fournis par les autres centres gonio déjà cités. Les 20 fréquences utilisées, de 333 à 489 KHZ favorisaient la précision des relevements. Voir la photocopie d'une page du précieux carnet, relative à la F. 412 KHZ sur laquelle travaillent les stations dont l'indicatif commence par la lettre A. Les B sont sur 427 KHZ etc...

Egalement conservés les indicatifs de la gestapo en zone sud. Une photocopie en donne la liste et les relevements. FRANCHELEINS était le centre le mieux situé pour les relevements de la gestapo dans l'est de la FRANCE et en ALLEMAGNE de l'ouest. Deux fréquences utilisées 150 et 155 KHZ. 51 indicatifs ont été interceptés et "goniotés".

Chaque lundi, HOLLE, le chef de centre, rassemblait les éléments intéressants pour les confier au C^{dt} BONNEAU résidant à BOURG-EN-BRESSE qui les transmettait à l'E.M. d'ALGER. Il convient d'ajouter que le GCR a fourni bon nombre d'opérateurs clandestins dont beaucoup ont été arrêtés et n'ont plus donné signe de vie.

Le GCR de l'époque a payé un lourd tribut. Les noms de certains disparus d'HAUTERIVE sont gravés au camp de STRUTHOF et sans doute ailleurs. Leur souvenir est-il entretenu?

Après cette période mouvementée, le service est pratiquement décapité et les rescapés se tiennent sur une prudente réserve. COUET est appelé à prendre en main cette redoutable situation.

(Pour la petite histoire, ancien représentant en machines à coudre, -allusion en rien péjorative- il ne s'imaginait pas un jour à la tête de ce service lorsqu'il y est entré!)

Les allemands n'exigent pas la fermeture du centre mais déménagent une partie importante du matériel d'interception. L'activité est d'autant réduite et seules quelques missions sans grand intérêt, concernant en priorité le "commercial", sont laissées en exploitation. Il en sera définitivement ainsi.

A ALGER, un service d'interception très actif est en place. Ce n'est rien d'autre que l'ancien centre d'ALGER du GCR, équivalent de FRAN-
-CHELEINS et autres... Le personnel a été, pour la plupart, recruté sur place, et, dès la libération de l'AFRIQUE DU NORD, ce centre a pris une importance particulière et s'est étoffé. Aussitôt PARIS libéré il fait mouvement vers la région parisienne et s'installe au MONT VALERIEN. Ces éléments sont rejoints par ceux d'HAUTE-
-RIVE particulièrement précieux car on y compte beaucoup d'opéra-
-teurs qui font défaut parmi le personnel en provenance d'ALGER. Le GCR continue!

A PARIS s'installe la DGSS qui compte un service d'interception.

A la longue, ce dernier est en concurrence avec le GCR dont l'activité est destinée pour une très large part à la DGSS. Ce dualisme ne se justifie pas. Après maintes tergiversations, durant sa présence au gouvernement comme ministre de la DEFENSE (1969 à 1973) MICHEL DEBRÉ signe le décret d'intégration du GCR au SDECE (ancienne DGSS).

Une page de l'interception est tournée mais le GCR reste cher au cœur des anciens.

Deutsche Polizei
in FRANKREICH
468 Kfj

VICHY DQL1 275,5
DPYφ 286,5
ROANNE DPCB 268
RIOM DPXS 262,5
MONTLUÇON DQQφ 282
LAPALISSE DQCF 286

VICHY DQL1 275
GANNAT DPCB 270
CLERMONT-FERRAND DPXS 257
MONTLUÇON DQQφ 284 FLO
DQCF 286,5

Le 19 novembre 43
T26 282 Montluçon
EEV 256 Clermont
903 280
Q5V 290
M7U 296 Moulins

deutsches

ASφ	196	190	160	SKCJ
SR	DR	EP	SP	503
SRD	DR	EP	SP	445 212
	DR	EP	SP	245 133
	DR	EP	SP	φ59 457
	DR	EP	SP	φ30
	DR	EP	SP	φ55
	DR	EP	SP	φ60
	DR	EP	SP	φ32
	DR	EP	SP	φ34
	DR	EP	SP	φ37
	DR	EP	SP	φ50 112
	DR	EP	SP	φ52
	DR	EP	SP	φ57
	DR	EP	SP	φ58
	DR	EP	SP	φ59
	DR	EP	SP	φ60
	DR	EP	SP	φ61
	DR	EP	SP	φ62
	DR	EP	SP	φ63
	DR	EP	SP	φ64
	DR	EP	SP	φ65
	DR	EP	SP	φ66
	DR	EP	SP	φ67
	DR	EP	SP	φ68
	DR	EP	SP	φ69
	DR	EP	SP	φ70
	DR	EP	SP	φ71
	DR	EP	SP	φ72
	DR	EP	SP	φ73
	DR	EP	SP	φ74
	DR	EP	SP	φ75
	DR	EP	SP	φ76
	DR	EP	SP	φ77
	DR	EP	SP	φ78
	DR	EP	SP	φ79
	DR	EP	SP	φ80
	DR	EP	SP	φ81
	DR	EP	SP	φ82
	DR	EP	SP	φ83
	DR	EP	SP	φ84
	DR	EP	SP	φ85
	DR	EP	SP	φ86
	DR	EP	SP	φ87
	DR	EP	SP	φ88
	DR	EP	SP	φ89
	DR	EP	SP	φ90
	DR	EP	SP	φ91
	DR	EP	SP	φ92
	DR	EP	SP	φ93
	DR	EP	SP	φ94
	DR	EP	SP	φ95
	DR	EP	SP	φ96
	DR	EP	SP	φ97
	DR	EP	SP	φ98
	DR	EP	SP	φ99
	DR	EP	SP	φ100

Le 19 NOVEMBRE 43
T26 282 MONTLUÇON
EEV 256 CLERMONT
903 280
Q5V 290 CHATEAUX
M7U 296 MOULINS
(RELEVEMENT)

412 KCS

	AKC	340 332 363
Montpellier	ARO	331-335-195
	AHY	342-347
ITALIE	AHB	102 188
Aford - Gyle Monial	AHU	307-311 256
Toulouse	AUA	225 313
LE COURGET	AOW	335 300 280
Toury	AFL	295 320 310
CLERMONT-FERRAND	AUB	257
LYON - BRON - ISTRES	AHN	163 - 178
ST RAPHEL - Clermont	AYS	150 - 257
	ACP	
Dijon	AFX	007 150 180
BORDERUX	ARD	356 358
CHATELON s/SEINE	AKP	358 310
	AKJ	033
ISTRES	AWP	175
Nordeaux	AFO	255 320
	AWS	357
C. FERRAND - Machin	AKB	256 358
Nimes	AUV	185 315
CAHORS	ARL	327 317
ETAMPES	AKV	322 - 352
	AROL	
PARRY-LE-MONIAL	ARB	310
	AFX	
	AFR	315

ANK

ARU

RENNEJ. AFS 300

AUH 302

Prin chalon AUC 106 158 315

Chle M. AKW 340 311

ACX 355/255

Ambreux AKX 102

AFD 331

Maigraze ACV 305 170

AOJ 345 330 350

ROU 331

AKS 270

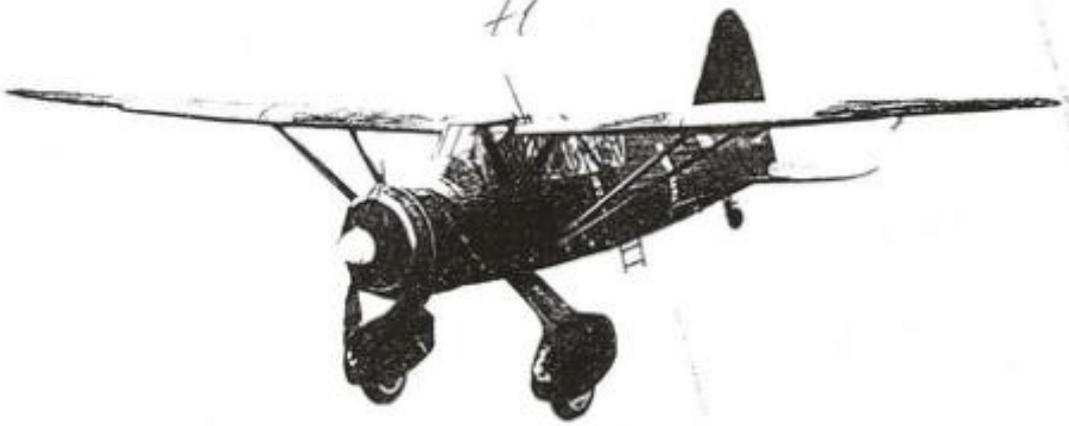
Calan AKL 365 343 315 340

ACAB 360 360 335

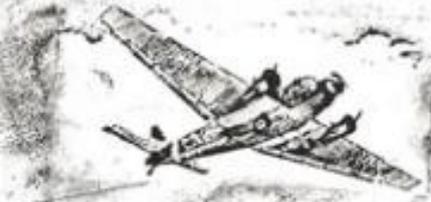
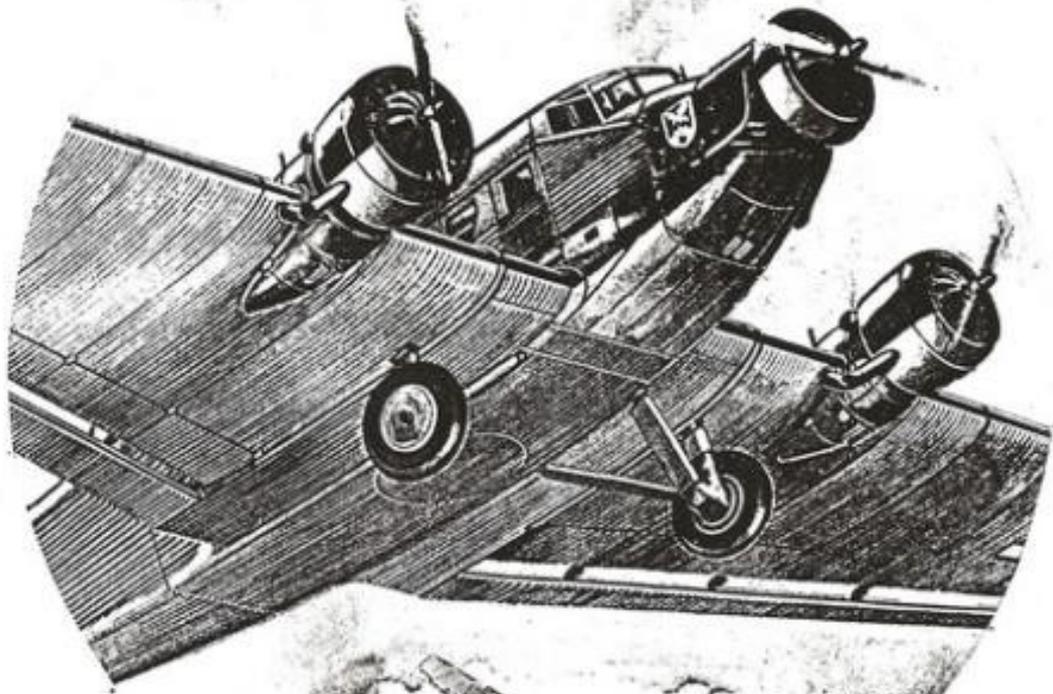
LUFTWAFFE

- 412 KHZ INDICATIFS COMPLEMENTAIRE PAR A
- | | |
|---------|---|
| 427 | B |
| 433 | C |
| 333/337 | D |
| 438 | F |
| 442 | G |
| 451 | J |
| 457 | K |
| 463 | L |
| 469 | M |
| 476 | N |
| 482 | O |
| 342 | R |
| 489 | V |

71



ESCADRILLE VAUCLUSE



ANNEES 1944-45

Mon ami MICHEL,

J'aurais pu me manifester plus tôt ne serait-ce que pour accuser réception de votre lettre parvenue ici le 11 mai. Ce courrier vous apportera mon petit CR au sujet de GREY LINE. Je le répète encore mes résultats sont modestes, simplement à la mesure de mon aérien. Je ne connais pas encore l'antenne multibandes, très facile à installer et performante.

Ce n'est déjà pas si mal d'avoir perçu BOB deux fois dans des conditions de bonne lisibilité. A l'émission j'avais pallié la faiblesse de mon aérien par un coup de pouce au PWR grâce à mon ampli que je garde en réserve pour les cas difficiles. La solution est sur toutes les lèvres : une antenne à gain qui favorise à la fois l'émission et la réception mais je n'en suis pas encore là. Par contre, je reste impressionné par les résultats d'EDOUARD qui disposait d'un dipôle taillé pour la fréquence mais installé de bric et de broc à l'intérieur de son appartement (ce n'est pas rien de loger un aérien de plus de 14 m !), toutefois vers le sommet de l'immeuble, ce qui s'avère important.

Alors je mijote un dipôle moi aussi sur 10110, mais monté en "doublet épaissi" c'est à dire également performant sur une certaine bande de fréquences de part et d'autre de 10110. Cette bande me sera pas très importante car l'aérien prendrait un volume impressionnant mais si ça marche j'en ferai part à EDOUARD. Les participants attendent sans doute de recommencer l'expérience, j'y suis pas avancé tout dispo.

Mon CR part aussi en direction de BOB. ^{F05Bj} J'étais heureux comme un gamin de mon QSO mais j'aurais dû faire mieux. Voilà, MICHEL, pour ce qui est de GREY LINE.

Ma lettre contient aussi un document relatif à "LA CHAPELLE". Il convient de l'ajouter à l'ESCADRILLE VAUCLUSE. A le lire vous comprendrez de quoi il s'agit. Comme tous les aviateurs de passage au CAIRE, les gars du VAUCLUSE logeaient à HELIOPOLIS dans la banlieue du CAIRE proche de l'aéroport et, le soir venu, allaient dîner chez AREVIAN qui tenait un café-restaurant sans prétention au dessus du sous-sol abritant LA CHAPELLE. Caractéristique : on y servait des beefsteak-frites remarquables ! Avant de se mettre à table nous prenions l'apéritif dans ce fameux musée. Tout s'est bien passé tant que le

roi FAROUK a régné en EGYPTÉ car AREVIAN avait fait cadeau d'une paire de jumelles récupérées à EL-ALAMEIN, jumelles d'un officier allemand bien entendu. Lorsqu'en 1952 NEGUIB prit le pouvoir après que le Comité des officiers libres sous l'impulsion de NASSER eût obligé FAROUK à abdiquer, la plupart des étrangers durent rapidement quitter l'EGYPTÉ. AREVIAN, connu pour son activité en faveur des occidentaux pendant la guerre fut immédiatement chassé sans rien pouvoir récupérer de LA CHAPELLE. A cette époque, étant à MADAGASCAR, je suis passé au CAIRE lors d'un déplacement, mais il avait déjà tout quitté. Il arriva à PARIS où personne ne se souvient plus de ce qu'il avait fait, végéta lamentablement, et s'effaça de toutes les mémoires. Ce colosse arménien, ancien de la Légion, méritait mieux. Un jour je rechercherai les photos de cette époque et vous en enverrai. J'ai toujours conservé ce document sur "LA CHAPELLE" que m'avait donné AREVIAN. Très peu d'exemplaires doivent encore exister. Ce brin d'histoire mettra fin à ma lettre de ce soir.

Ce matin j'ai travaillé avec TOMASO de BONIFACIO (TK5MP) qui m'a annoncé le retour, cet après-midi, à MERVILLE, de F6FZW, André.

Voilà, MICHEL, toutes les nouvelles pour cette fois,
A demain soir. Hommage au QRA.

Bien sincères 73

RRMAND

Le document dont il est question dans cette lettre se trouve reproduit à la fin de ce récit page 83

70 bis

Les liaisons aériennes secrètes entre la FRANCE et la GRANDE-BRETAGNE sont apparues presque aussitôt le territoire français occupé. La première unité chargée de ces opérations est le flight N° 419 créé le 21 août 1940 et basé à NORTH WEALD, au nord de LONDRES. Son but initial est le transport aérien du personnel du "SECRET INTELLIGENCE SERVICE" Commandé par le capitaine W.J. FARLEY, le flight reçoit ses ordres par communication directe du ministère de l'air avec le commandant de la base. Il dispose en septembre de 4 LYSANDER (2 opérationnels et 2 en réserve) et de 2 WHITLEY pour 5 pilotes. Pour des raisons liées au rayon d'action du LYSANDER, on utilise comme point de départ des missions, des bases avancées (la base de TANGMERE en particulier) On doit au flight 419 la première opération aérienne clandestine du conflit : PHILLIP SCHNEIDAU avait été désigné par les services secrets britanniques pour être l'un des premiers agents à retourner en FRANCE occupée. Parachuté d'un WHITLEY dans la nuit du 9 au 10 octobre, il est rapatrié par un LYSANDER piloté par FARLEY dans la nuit du 19 au 20 du même mois depuis la région de FONTAINEBLEAU.

Le 25 août 1941 le flight 1419 (le 419 est devenu 1419 en mars 1941 pour éviter toute confusion avec le groupe aérien 419) transféré dès le mois de février à NEWMARKET à l'ouest de CAMBRIDGE, devient le SQUADRON 138. Il est composé d'une escadrille "A" chargée des parachutages et d'une escadrille "B" qui effectue les atterrissages clandestins.

A cette époque les hommes de la FRANCE LIBRE et le colonel PASSY en particulier tentent d'obtenir des anglais qu'un pilote français soit affecté à l'escadrille britannique de LYSANDER. Il obtient finalement gain de cause, après de multiples discussions, au mois d'octobre 1941. Le général DE GAULLE signe lui-même au début du mois de novembre l'ordre de mutation du lieutenant de vaisseau LAURENT, volontaire pour ces périlleuses missions. Malheureusement pour les intérêts de la FRANCE LIBRE, ce dernier se tue au cours d'un entraînement, alors que le vol lui avait été interdit par son commandant de base. Au delà de la perte de ce précieux pilote, cet accident aura pour fâcheuse conséquence d'empêcher tout autre aviateur français d'être affecté à ces missions à partir des îles britanniques.

Après un bref transfert à STRADISHALL entre le 18 décembre 1941 et le 11 mars 1942, le SQUADRON 138 est basé à TEMPSDORF près de BEDFORD.

Mais à cette date il n'est plus le seul groupe auquel sont confiées les délicates opérations clandestines. Au vu des besoins sans cesse croissants, le SQUADRON 161 a été constitué essentiellement à partir d'éléments de l'escadrille "B" du groupe 138, mais aussi d'éléments de l'escadrille du ROI. FIELDEN n'est autre que "l'écuyer aviateur et commandant de l'escadrille royale". On lui doit l'affectation de l'HUDSON royal à l'escadrille 161 venue rejoindre le 138 à la base de TEMPSDORF. Celle-ci devint la base permanente des deux groupes spéciaux du ROYAUME-UNI jusqu'à la fin des opérations. Le SQUADRON 138 effectuera les opérations de parachutages pour le compte du S.O.E. (SPECIAL OPERATION EXECUTIVE) alors que le SQUADRON 161 se verra chargé de toutes les opérations de pick-up et de toutes les autres missions de parachutages. Le groupe 161 se compose de deux escadrilles. La "A" s'occupe des atterrissages clandestins en FRANCE, tandis que la "B" procède aux parachutages de matériel, d'armes, mais aussi d'agents.

Nouvelle tentative d'affectation d'aviateurs français par le B.C.R.A. (Bureau Central du Renseignement et de l'Action) de la FRANCE LIBRE lors de l'arrivée en ANGLETERRE de LIBERT et CORDIER. Le B.C.R.A. avait demandé aux anglais l'incorporation de ces deux pilotes au SQUADRON 161, basé, comme expliqué précédemment, à TEMPSDORF. Ils y ont été fort aimablement reçus mais aucune suite ne fut donnée. Manifestement les anglais entendaient garder la haute main sur tout ce qui avait trait aux opérations en FRANCE. Le général DE GAULLE insista auprès de CHURCHILL pour avoir une réponse. Nous verrons comment l'INTELLIGENCE SERVICE imagina une solution qui l'arrangeait.

Pilote à AIR-FRANCE, CORDIER était arrivé en ANGLETERRE le 15 juin 1943 suite à l'opération "NICOLETTE" dirigée pour l'atterrissage, pas très loin du camp de COMPIEGNE, par JACQUES COURTAUD, radio-navigant à AIR-FRANCE et HÉRISSE un ancien pilote de chasse de l'escadrille de BERNARD CORDIER au BOURGET. C'est l'avion de PETER VAUGHAN qui atterrit le premier puis le LYSANDER du FO. MAC CAIRN dans lequel montent CORDIER et deux autres voyageurs. Après 1h 1/2 de vol, atterrissage à TANGMERE. Ce voyage décidera CORDIER à tenter sa chance dans les "missions spéciales" sur LYSANDER.

Egalement pilote à AIR-FRANCE, GEORGES LIBERT rallia l'ANGLETERRE en juillet 1943. Dans la nuit du 16 au 17 juillet, un HUDSON piloté par le colonel EDWARD FIELDEN amenait en FRANCE deux passagers

le baron EMMANUEL D'ASTIER DE LA VIGERIE et le docteur JEAN-PIERRE LEVY. A l'approche du terrain "FIGUE" à ST VULBAS, près d'AMBERIEU, le contact n'ayant pu être établi avec l'équipe au sol, le HUDSON continua sur ALGER et atterrit à MAISON BLANCHE. Equipage et passagers furent ramenés en ANGLETERRE à bord d'un LANCASTER et, trois jours plus tard, les deux passagers repartaient à bord d'un autre HUDSON piloté cette fois par HUGH VERITY avec, comme navigateur PHILIPPE LIVRY-LEVEL. Malgré une très mauvaise visibilité, l'appareil se posait sur le terrain "FIGUE", où l'attendait PAUL RIVIERE, à 03^h30 le 25 juillet. HUGH VERITY raconte: "Nous avons débarqué nos deux passagers et 22 colis et pris à bord 8 passagers et leurs bagages. Parmi eux se trouvaient GEORGES LIBERT et VICTOR BEAUFOL. Notre transbordement de la nuit s'effectua très vite pour un HUDSON, dix minutes seulement". Cette nuit là, EMMANUEL D'ASTIER venait d'apporter en FRANCE un texte qui allait devenir historique, c'était le manuscrit du "CHANT DES PARTISANS"

A leur arrivée en ANGLETERRE, CORDIER et LIBERT sont reçus au BCRA où ils ont affaire à MELLA, beau-frère de CORDIER. (Pour la petite histoire, madame MELLA sera beaucoup plus tard à l'origine de FRANCE CULTURE.) Ils devront attendre près d'une année et passer par les écoles de la RAF avant de profiter de la solution imaginée par les anglais. La RAF cria une escadrille de missions spéciales incorporée au SQUADRON 148 équipé de HALIFAX et basé à BRINDISI. Y furent détachés le FO PETER VAUGHAN-FOWLER et le PO MAC-CAIRN spécialistes du SQUADRON 161. Ils disposaient de 4 LYSANDER destinés à des opérations en YOUGO-SLAVIE avec PO FRANKLIN, PO ALTENBOROUGH et PO MANING comme pilotes. Nous sommes en mars 1944 alors que CORDIER et LIBERT se trouvent en école à PRESTWICK (ECOSSE). Ils sont convoqués à LONDRES au BCRA par PASSY qui les informe de la création, à l'insu des anglais, d'une escadrille de missions pick-up. Ils rencontrent là le capitaine BEAUMONT à qui est confié le commandement de cette escadrille. En quittant le bureau de PASSY, CORDIER manifeste son mécontentement estimant que le commandement revenait à LIBERT ou à lui. Rapidement LIBERT, CORDIER et BEAUMONT sont conduits à ALGER à bord d'un DC4 américain. Les français, tenus de trouver des avions, connaissent l'existence de deux LYSANDER ancien modèle provenant de l'armée LECLERC au temps de sa campagne en ERYTHREE. Appareils bien fatigués, ils furent "retapés" à AKIR en PALESTINE. Ils portaient les numéros 9134 et 2040. LIBERT sur le 2040 et CORDIER sur le 9134 entreprennent leur convoi à ALGER en avril 1944. A l'escale du CAIRE, LIBERT "casse" son moteur. Impossible d'en obtenir un ailleurs que chez les anglais qui, sollicités, s'inquiètent de savoir à quoi les français le destinent. Ils découvrent ainsi le "pot aux roses"! Les français, contraints à une demande officielle par le canal des FAFL, obtiennent l'indispensable moteur mais c'est l'échec du projet visant à faire cavalier seul. Ils devront accepter la solution concoctée par les anglais, et, en quelque sorte "passer sous les fourches Caudines". Les deux LYSANDER sont enfin à ALGER. LIBERT et CORDIER

les conduiront à BRINDISI le 27 avril 1944. Il convient de souligner que ces deux pilotes⁴ seuls français à voler sur LYSANDER pour d'éventuelles opérations, forts de leur savoir-faire acquis dans les écoles de la RAF, constituent le noyau de ce qui deviendra L'ESCADRILLE. Parallèlement le capitaine BEAUMONT a été désigné par le BCRA à LONDRES pour s'occuper des français mais il n'ira jamais à BRINDISI où règne une réelle tension entre anglais et français. Personnage fort discret mais particulièrement efficace parce que "vieux renard sachant tirer les ficelles", il disposait à ALGER d'un bureau rue de L'ORIENTALE, et logeait au dépôt, dans un wagon-lit désaffecté. Il était connu sous le nom de BEAUMONT mais son avis mortuaire paru dans la presse apporte une précision: HENRI BORIS dit BEAUMONT. Son passé aéronautique plaide en sa faveur: pilote d'essais chez CAUDRON, participation à la coupe DEUTSCH DE LA MEURTHE qu'il gagna et..... de nombreux accidents d'avion LIBERT et lui se connaissaient dès avant 1939, à l'époque où BEAUMONT était à BERNAY (eu). (Il trouvera d'ailleurs un pied à terre dans cette région en quittant les affaires et incitera LIBERT à acquérir une demeure à ROUVRES. Ils resteront liés puisque LIBERT conduira BEAUMONT victime d'une congestion cérébrale à l'hôpital de DREUX) Durant l'occupation, pris dans une rafle à PARIS, il réussit à s'évader de l'autobus qui l'emmenait grâce à la complicité d'une passagère d'infortune, ODETTE, qui, plus tard, devint son épouse. A la suite de cet incident, il quitte la FRANCE et on le retrouve au BCRA. A ALGER, BEAUMONT s'entoure de mécaniciens qui assureront l'entretien des deux LYSANDER à BRINDISI et les équipent chacun d'un réservoir supplémentaire fixé entre les jambes du train d'atterrissage. En forme de torpille, il mesure 2m50 et contient environ 250 l. Le premier mécanicien retenu sera LAPLANA qui arrive d'AOF, où, après avoir obtenu son brevet de mitrailleur, il était en attente dans un dépôt d'équipages. Son affectation à la DTSS (BCRA) porte la date du 27-4-44. Il sera suivi de DUMARÉIX, ROBERT, FAJOT, MONTAGNE, LASPERCHE, MEUNIER (électricien). Tous quittent ALGER le 1-5-44 à bord du DAKOTA anglais N° 393 pour TELERGMA, PALERME, CATANE et BARI où ils sont accueillis par NEGRONI représentant de la DGSS. Ensuite ils gagneront BRINDISI. Dès la libération de la CORSE, les terrains de CALVI (LUMIO) et BASTIA (BORGO) sont retenus comme points de départ opérationnels des LYSANDER pour les missions en FRANCE. A CALVI stationnent 3 CESSNA C78 avec comme mécaniciens DUPLESSYS et TORRE. DUPLESSYS avait été recruté à ALGER. Sa mutation tardant et ne s'écartant plus présente à son unité de rattachement, la gendarmerie le recherchait. Conseillé par le C^{te} BEAUMONT, "il fit le mort" jusqu'à son départ pour CALVI. Un quatrième CESSNA dont s'occupe CHERENTIN est en place à BOUFARIK. Peut-être est-ce celui qu'on a récupéré à MARRAKECH? Les CESSNA assurent les liaisons entre CALVI, BASTIA et BOUFARIK. Le capitaine BEAUMONT, VAILLARD et VILLASEC en sont les pilotes. BEAUMONT restait le plus possible à ALGER au contact de l'Etat-Major.

Tout est en place pour passer aux choses sérieuses.

Le 23 juin 1944 a lieu à BRINDISI le premier vol d'essai du LYSANDER de CORDIER N° 9134 avec son réservoir supplémentaire. Le 25 juin LIBERT et CORDIER quittent BRINDISI aux commandes des deux LYSANDER pour rallier BORGOMASTIA et préparer la première mission. Le même jour, LAPLANA, à bord d'un DC3 de la RAF arrive également à BASTIA en provenance de BRINDISI. Les 28 juin, 4 juillet et 7 juillet, essais à BASTIA du LYSANDER 9134 de CORDIER, renseignements puisés dans le carnet de vol de LAPLANA. Il est évident que LIBERT procède aux mêmes essais sur le LYSANDER 2040 mais il n'en reste aucune trace précise. Lui-même a perdu ses carnets de vol de l'époque et le mécanicien responsable de son avion n'est plus de ce monde.

Enfin la première mission.

L'opération "TICKET 2" était double: deux avions marqués de la croix de LORRAINE devaient déposer et prendre trois passagers dans chaque avion. Elle eut lieu tout d'abord dans la nuit du 10 juillet 1944. A 23^h00 le capitaine BEAUMONT responsable des opérations aériennes clandestines pour la FRANCE et l'ITALIE →

5
donne l'ordre de décollage: "c'est bon, le message est passé (par la BBC) rien de changé pour la météo, let's go!" Dans ce premier avion piloté par LIBERT, trois passagers: DIARD, ROVELLA et LE MORILLON (radio). La mission au sol prévue pour ces trois agents porte comme nom de code AGADIR. Son but: faire traiter les objectifs ennemis dans la vallée du RHONE (du VERCORS à MONTE LIMAR) avant le débarquement en PROVENCE (opération ANVIL (enclume)). L'atterrissage est prévu à 20 kms au NORD-EST de LYON, (S^TVULBAS, terrain "FIQUE") tout à côté du champ de manoeuvres de LA VALBONNE. Voyage sans histoire si ce n'est le moment où l'avion, repéré par les projecteurs de la FLAK, a quelque peine à les "semer".

CORDIER a suivi immédiatement LIBERT mais son LYSANDER ne peut prendre de l'altitude, les volets de bord d'attaque refusant de rentrer. Un piqué jusqu'au ras des vagues règle le problème. Peu de FLAK pour lui aussi dans la vallée du RHONE et, vers deux heures du matin les deux appareils tournent autour du point de rendez-vous mais sans voir les trois lampes torche qui indiquent le lieu d'atterrissage ni la lettre code. Après 15 ou 20 minutes d'attente, décision est prise de retourner à BASTIA. Six heures de vol pour rien. A BASTIA un contact radio est obtenu avec LYON et les deux pilotes décident de repartir le soir même. Les passagers ne sont guère enthousiastes à l'idée de passer une seconde nuit dans le LYSANDER debout et serrés comme dans une boîte de sardines!

L'avion de LIBERT avait cependant été touché par la FLAK puisqu'on dénombra 8 impacts de balles sur la carlingue mais aucun organe essentiel n'avait souffert. Le 11 juillet au soir, donc, nouveau départ, prévu cette fois pour 21^h30. Paroles rassurantes du capitaine BEAUMONT avant le décollage: "tout est rentré dans l'ordre ce soir, vous pouvez y aller". Cette mission devait être accomplie du fait de la qualité des agents et du déroulement des événements qui s'accéléraient. Décollage donc et, immédiatement un beau repère sur la côte française: des flammes s'élèvent de la ville de TOULON qui vient d'être bombardée par les américains. Lorsque les appareils parviennent au lieu de rendez-vous, le balisage est bien en place: deux lampes de poche fixées sur des piquets désignent l'endroit où les roues doivent toucher le sol, une troisième, située à 100 m. indique le sens de la piste improvisée. GEORGES LIBERT se pose le premier et CORDIER tourne au dessus du terrain en attendant qu'il redécalle et note alors beaucoup d'activité sur le terrain de LA VALBONNE, les allemands se livrant à un exercice de nuit avec tirs réels et fusées multicolores.

Voyant que LIBERT ne repart pas et que le sol lui envoie la lettre code en morse, il décide de se poser à son tour. GEORGES LIBERT vient lui dire "J'ai calé mon moteur, vidé la batterie, rien à faire." Il faut savoir

6
que le moteur HERCULES qui équipait le LYSANDER était excellent mais présentait le défaut propre aux moteurs sans soupapes: il refusait absolument de démarrer lorsqu'il était chaud. L'avion s'était arrêté à la hauteur de la 2^{ème} lampe, l'hélice en "croix". LIBERT descendit précipitamment et demanda à ses passagers de "brasser" l'hélice après avoir expliqué comment s'y prendre. Il remonta pour la mise en route. Au mot "CONTACT" la manœuvre dangereuse est amorcée. Une fois, deux fois, trois fois le contact est coupé puis remis, rien n'y fait. Après l'atterrissage de CORDIER, LIBERT détruit l'IFF (Identification Friend or Foe) servant aux radars pour identifier l'avion à l'approche des côtes corses. Il explique rapidement aux agents du sol comment brûler l'avion: au lever du jour, moment où les flammes se voient moins et où la fumée est encore peu visible. Les agents qui devaient rentrer en CORSE ne s'étant pas présentés, LIBERT saute dans l'avion de CORDIER qui décolle immédiatement pour CALVI. En survolant les ALPES, CORDIER découvre un ruissellement d'huile qui coule entre ses jambes. La panne est possible. Heureusement le réservoir d'huile des moteurs sans soupapes est assez important et, dans le cas du LYSANDER, situé dans le dos du pilote. Ce dernier sent, avec la main, la hauteur de l'huile chaude et constate que le niveau ne baisse pas trop vite. Ils parviennent à regagner BASTIA de justesse. A l'atterrissage, violente altercation avec le GROUP CAPTAIN RANKIN qui leur reproche d'avoir abandonné l'avion sans le détruire. Les anglais sont toujours là!

Que s'est-il passé sur le terrain "FIGUE" après le décollage de CORDIER? Le responsable des agents débarqués des LYSANDER, HAROLD T. ROVELLA, découvre un paysan qui tenait l'une des lampes torche guidant l'atterrissage. Ce dernier confie qu'il n'a reçu aucune instruction de LYON pour l'arrivée des LYSANDER. C'est parce qu'il a déjà entendu la veille tourner les avions que ce monsieur BARBACHOU s'est décidé à faire le balisage. Sa femme, son fils âgé de 12 ans et un voisin ont d'ailleurs tenu les lampes. Aucune autorité n'est présente. ROVELLA, aidé par tous les gars, arrose l'avion d'essence provenant du réservoir supplémentaire. Le fermier n'y mettra le feu que lorsque les agents se seront suffisamment éloignés. Ces derniers, chargés de leurs bagages marcheront pendant 18 kms avant d'atteindre une gare qui leur permettra de gagner LES BROTTAUX à LYON. Quelques mois plus tard, lors d'un voyage à l'escadrille à partir du BOURGET, LIBERT se déroutera pour survoler les restes calcinés de son LYSANDER N° 2040.

La mission "TICKET 2" n'a été que partiellement remplie puisque les

agents qui devaient regagner la CORSE ne se sont pas présentés, et, plus grave, les services français ne disposent plus que d'un LYSANDER. 7

Le 15 juillet, CORDIER, LIBERT et LAPLANA retournent à BRINDISI avec le LYSANDER 9134 pour préparer une mission en GRECE, à ALMIROS au nord d'ATHENES. Dans la journée du 17 juillet CORDIER effectuera deux vols d'essai de 20 minutes et partira le soir pour ALMIROS en emmenant deux passagers dont un général grec. Au retour il ramènera un adjudant allemand fait prisonnier par les maquisards grecs. Aucun incident ne marquera cette mission qui sera la dernière accomplie par l'escadron de la DGSS en tant que mission "pick up" (voir lettre de CORDIER du 14-8-93)

Durant son séjour à BRINDISI, LIBERT a participé à deux missions de parachutage à bord des HALIFAX du SQUADRON 148 pour le compte de TITO en YOUGOSLAVIE. Ce squadron, composé d'équipages polonais effectuait la plupart de ses parachutages dans le sud de la POLOGNE.

Le 26/7 on note encore un essai en vol du LYSANDER 9134 à BRINDISI et le 31 juillet LIBERT conduit cet avion à CALVI. Ce même jour le DC3 N° 857 de la RAF emmène à CALVI tous les français stationnés à BRINDISI. Les anglais sont également rassemblés à CALVI et tout le monde restera là jusqu'au 31 août. Le débarquement en PROVENCE a eu lieu le 15 août, les missions en FRANCE sont devenues sans objet et les yeux se tournent vers la région parisienne qu'on ralliera dès que possible. Prélude le 2 septembre lorsque CORDIER à bord du CESSNA C78 N° 853 emmène le directeur de la DGSS et le capitaine BEAUMONT de CALVI à TOUSSUS-LE-NOBLE. Le 9 septembre aux commandes du CESSNA C78 N° 853, CORDIER accompagné de LAPLANA, rallie LE BOURGET après escale à ST TROPEZ et LYON. Le même jour, LIBERT, en compagnie de DUMAREIX gagne également LE BOURGET aux commandes du CESSNA C78 N° 944.

Au BOURGET, les conditions de vie des premiers arrivants sont modestes. On mange à la fortune du pôt (conserves et "rations") à la hâte, des chambres ont été réquisitionnées à l'hôtel "LE COIN TRANQUILLE". Les officiers logent à PARIS.

A CALVI, SCHOTT, secondé par LEFEBVRE, veillait sur le service général. A la tête d'un échelon roulant auquel s'est joint LASPERCHE, mécano, il quitte la CORSE pour LE BOURGET. Dès son arrivée il organise une popote dans un "bistrot" peu sélect "CHEZ YEYETTE" route de FLANDRE. Le logement reste assuré au "COIN TRANQUILLE". A quelque temps de là un mess rudimentaire verra le jour dans un pavillon, chez "PIERRE LE RUSSE" dont la femme fut sacrée cordon bleu. L'ambiance entretenue par DUMAREIX et d'autres était plus que chaleureuse. Nullement gênés, les propriétaires se prêtaient volontiers à cette cohabitation bruyante certes, mais tellement bénéfique! Les aménagements

8
routiers ont gommé ce haut lieu d'une époque riche en souvenirs.

Des bureaux furent aménagés dans un garage réquisitionné en bordure de la route de FLANDRE, face à l'entrée de l'aéroport. Les radios assuraient là l'entretien du matériel avion tandis que les mécaniciens disposaient pour partie d'un hangar proche de l'accès au terrain.

Le personnel de l'escadrille s'est étoffé avec l'arrivée du S/LT BERGEVIN pilote doué que LIBERT guidera personnellement pour son entrée à A.F. (il s'écrasera sur un flanc de montagne, en deltaplane, au début de sa retraite), DUFLOS ancien parachutiste, radio à A.F., mais aussi pilote à l'escadrille où LIBERT et CORDIER l'avaient incité à obtenir son brevet après avoir assuré sa formation, OLIVEAU sergent et pilote à A.F. Le capitaine BEAUMONT lâcha aussitôt DUFLOS sur CESSNA. Ce dernier accomplit de nombreux voyages et s'illustra le 7 novembre 1945 lors d'un atterrissage en catastrophe au BOURGET sur une seule roue, le train étant irrémédiablement bloqué dans cette fâcheuse position. BOUVAT, le mécanicien, s'interrogeait en vol sur le comportement capricieux de ce train "mécanique" du CESSNA N° 853! Seulement une hélice à changer, le plan du même côté n'ayant pas touché le sol car la roue, en position "rentré", émergeait suffisamment de la carlingue pour permettre cette performance à condition de faire preuve au manche d'un excellent doigté. Par la suite, DUFLOS "fera" son pilotage à AIR-FRANCE et sera chef de bord sur DC4. Une anecdote assez étonnante: le 25 octobre 1945 au retour d'un voyage à ROME sur le CESSNA 944, DUFLOS originaire de la région de ST ETIENNE, se déroute pour faire un "passage" au dessus de la maison de ses parents. En rentrant son antenne avant l'atterrissage au BOURGET, BOUVIER, le radio, constate que le "plomb", cylindre métallique qui lesté l'antenne afin de tendre le fil, n'est plus là. Il en fait part au pilote et, dans un éclat de rire l'équipage pense que le "plomb", compte-tenu du rase-mottes assez appuyé, est resté "coincé" dans quelque branchage. Là dessus, DUFLOS part en congé, se rend chez ses parents, et, au retour, sous les yeux médusés du radio, sort le "plomb" de sa poche: "Avez vous déjà vu un pilote ramener un "plomb" perdu en vol?" La porte d'entrée de la cuisine donnant sur la cour était ouverte. Le "plomb" passant dans l'encadrement avait rompu le fil et frappé le mur dans le fond de la cuisine!!

OLIVEAU, d'un caractère insupportable, n'en était pas moins bon pilote. En retraite, âgé de 66 ans, il participa à une traversée de l'ATLANTIQUE en solitaire. Ayant équipé son bateau d'un poste radio doté des fréquences avion il contactait les appareils d'AIR-FRANCE durant son trajet.

Revenons à l'escadrille. CORDIER conduit son LYSANDER au BOURGET le 3^e octobre 1944. Les deux CESSNA convoyés au BOURGET en septembre (1 de BOUFARIX 1 de CALVI) assureront de nombreux voyages sur ALGER, ROME, AJACCIO durant ce

même mois.

Début 1945 le périple du CESSNA N°853 au mois de février retient l'attention. Un gouvernement espagnol en exil a été constitué et un président de la république désigné. Ce dernier effectue un voyage dans le midi de la FRANCE, sans doute à la rencontre des nombreux républicains espagnols stationnés dans cette région. Ces derniers, associés aux FTP, avaient largement facilité la libération de nombreux points.

L'équipage comprend VEILLARD (pilote) FAULEY (radio) et LAPLANA (mécano). Le Lt FAULEY, radio à A.F., arrêté, torturé et déporté pendant la guerre, est à l'époque de ce voyage, responsable de la centrale réception de la DGSS Boulevard MAUNOURY à PARIS. Il a été choisi en raison de sa compétence.

L'itinéraire sera le suivant:

11-2-45: LE BOURGET - BORDEAUX, 13-2-45: BORDEAUX - PAU, 14-2: PAU - BORDEAUX
16-2: PAU - TOULOUSE, 16-2: TOULOUSE - MONTAUBAN et retour, 19-2: TOULOUSE - MONTPELLIER
19-2: MONTPELLIER - MARIGNANE, 22-2: MARIGNANE - LE BOURGET

Au terme de chaque étape les passagers sont transportés et protégés par des agents de la DGSS. A la fin du voyage le mécanicien recevra un étui à cigarettes en argent!

Elément marquant pour l'escadrille: la parution, le 1^{er} mai 1945, de la décision ministérielle "portant création de l'escadrille de la DGER"

N° 2517 1/0. TS - EMGA du 1^{er} mai 1945 signée par le général VALIN, y compr. le tableau d'effectif. (DGER = DIRECTION GENERALE DES ETUDES ET RECHERCHES)

Avant cette date, on ne relève aucun cachet officiel, sur les carnets de vol par exemple, avant le 1^{er} octobre 1944. Du 1^{er} octobre 1944 à fin mars 45 figure un cachet portant: GPR - ESCADRILLE DGSS (GPR = GOUVERNEMENT PRO-VISOIRE DE LA REPUBLIQUE). A partir de fin mars 45: MINISTERE DE L'AIR - ESCADRILLE 1/56 (donc avant la parution de la DM du 1-5-45)

Début 1945 l'escadrille reçoit ses premiers Ju 52 (N°35 - N°54 et, plus tard, vers octobre, le N°71). En avril 1945, CORDIER effectue son dernier voyage à l'ELA 56: LE BOURGET - ROME - TIRANA - BELGRADE sur le Ju 52 N°35. A la même époque AIR-FRANCE s'inquiétait de récupérer son personnel qui lui faisait cruellement défaut (depuis un certain temps LIBERT travaillait durant la journée au bureau du C^{no} BEAUMONT, 9 AV. MAUNOURY, et accomplissait chaque soir un PARIS-LONDRES pour le compte d'AIR-FRANCE) Il fit son dernier voyage à l'escadrille LE BOURGET - BOUFARIK le 1-7-45 sur le Ju N°54.

CORDIER et LIBERT, tournant une page de leur existence, ont donc quitté l'escadrille qu'ils avaient tout particulièrement marquée de leur empreinte. Tous deux "affectés spéciaux" avaient servi avec le grade de lieutenant d'abord, puis capitaine (pour LIBERT au moins vers janvier 45)

Ancien EOR, LIBERT, né en 1909, devait poursuivre une remarquable carrière à AIR-FRANCE pour terminer chef-pilote sur l'ATLANTIQUE NORD. Que de

chemin parcouru depuis son entrée à 19 ans comme boursier à l'é-¹⁰
-cole de pilotage HANRIOT de CHALON-SUR-SAÔNE et même depuis 1937 année
marquée par sa randonnée PARIS-SAIGON sur CAUDRON-SIMOUN. Il
avait été breveté pilote le 28 juillet 1929. Il était pilote à AIR-BLEU
lorsque cette compagnie fut reprise par AIR-FRANCE ce qui lui permit
d'entrer à la "COMPAGNIE" avant 1939. Après 1940, pilote au "GLAM" de
l'époque, on le désigna comme pilote de PETAIN qui n'a sans doute
jamais utilisé l'avion pour ses déplacements. LIBERT appartenait
alors à un réseau de résistance auquel il fournissait de précieux
renseignements issus de ses contacts avec les allemands des commissions
d'armistice ou les français bien placés au gouvernement de VICHY. In-
-quiété par la GESTAPO en 1943, il partit en ANGLETERRE dans les condi-
-tions que l'on sait.

CORDIER, né en 1912, ancien pilote militaire, brilla lui aussi à la "COMPA-
-GNIE" comme chef pilote du réseau continental au BOURGET. Sans doute
eut-il un pincement au cœur lorsque fut incendié son LYSANDER 9134
garé au BOURGET entre deux hangars. Suite à une mésentente avec un
responsable de l'époque, LIBERT le prend avec lui sur l'ATLANTIQUE NORD.
Alors qu'il était chef de bord sur CONSTELLATION, il fit part à LIBERT,
vers 1949, de son intention d'entrer dans les ordres. A partir de là il
continua ses vols à AIR-FRANCE tout en passant le reste du temps dans
un monastère de la région parisienne. Vers 1951, l'abbaye de N.D.
de CITEAUX, en BOURGOGNE l'accueillit sous le nom de PERE BAUDOIN.
Il déploya une activité missionnaire en AFRIQUE où, ses références ex-
-ceptionnelles aidant, il disposait d'un avion pour ses multiples dé-
-placements. Il intervint efficacement dans la préparation du pre-
-mier voyage du pape actuel en AFRIQUE NOIRE. Au cours de ce séjour
il revint même spécialement en FRANCE pour célébrer le mariage de
LIBERT. Suite à une correspondance de BOUVIER, il voulut bien rassem-
-bler, dans une lettre datée du 14-08-93 de précieux souvenirs concernant
l'ELA 56 et les lui achemina, quelques semaines avant de s'éteindre
à l'abbaye, parmi ses frères, le 30 septembre 1993 à 81 ans. Il avait au-
-trefois demandé à LIBERT de ne pas assister à ses obsèques, redoutant
pour lui le moment où on rabat la capuche sur le visage du moine
avant de recouvrir le corps de terre. La dernière phrase de sa lettre
invite à réaliser l'historique de l'escadrille: "Je vous félicite d'entre-
-tenir le souvenir du "GAM VAUCLUSE".

L'accident de MALTE permit à BOUVIER d'entrer à l'escadrille le 1^{er}
OCTOBRE en remplacement de VIAU. Il rejoignait les deux autres ra-
-diés, HUSSENET arrivé en juin et MOREAU. THIBAL, opérateur au sol

faisait, en cas de besoin, fonction de rad. nav., les voyages étant nom-¹¹
-breux à l'époque. Fin 1945, HUGON, mécano chevronné, quitte un grou-
-pe de B 26 pour rallier l'escadrille encore au BOURGET. Dès les premiers
jours de 1946, MONTAGNE, mécano, lâche l'escadrille pour AIR-FRANCE où
il terminera sa carrière comme leader sur BOEING 747. Fin 1945 SOUBRET
RAD.NAV. fait son apparition mais sera envoyé à PERSAN-BEAUMONT, en éche-
-lon précurseur avec SCHOTT et une équipe réduite pour préparer l'arri-
-vée de l'escadrille dans ce havre de grâce.

Il était trop évident que l'ELA 56 ne pouvait s'éterniser au BOURGET
malgré les facilités d'accès depuis PARIS. Le personnel, en constante aug-
-mentation, ne disposait d'aucune facilité de vie et de travail. Les
questions de sécurité imposaient également une implantation plus
discrète. Le 6 décembre 1945, une première liaison avait lieu à PERSAN-
BEAUMONT avec le JU 52 N° 71 et, dès le 12 janvier 1946, les avions y atterri-
-ssaient régulièrement. Une ère nouvelle commençait pour L'ESCADRILLE.

IVRY LE 18 JANVIER 1994

A. BOUVIER

Au sujet de la création de l'escadrille :

Dès 1943, le BCRA, suivant en cela un désir exprimé par le général
DE GAULLE, étudia la possibilité de créer une escadrille pour les missions
clandestines, totalement indépendante des anglais. Le projet fut aban-
-donné, la FRANCE LIBRE ne disposant d'aucune infrastructure et moins
encore du savoir-faire que maîtrisait la RAF. L'informateur a mani-
-festé le désir de garder l'anonymat.

L'escadrille connaîtra son premier drame le septembre 1945 lors de l'amerrissage forcé du JU 52 N°35 au large de MALTE. Après le décollage, à une quarantaine de kms de LA VALETTE, le moteur gauche prend feu. Le C^{no} BEAUMONT, aux commandes, le coupe aussitôt. L'avion a son plein d'essence complet et les deux autres moteurs ne peuvent le maintenir en vol, il perd rapidement de l'altitude. La porte à l'arrière est larguée tandis qu'on jette à la mer tout ce qui peut l'être y compris les bagages personnels. Dans les parages un cargo qui comprend la situation essaie de stopper mais la manoeuvre est trop longue. Lors de l'amerrissage, le train fixe provoque au contact de l'eau un choc extraordinaire et l'avion pique du nez dans la mer. C'est à ce moment là que sont tués sur le coup le radio VIAU et deux des passagers BLANCHARD et LACAT. Le C^{no} BEAUMONT a pu ouvrir la trappe d'évacuation au dessus du poste de pilotage mais il commence à couler avec l'avion qui n'a flotté que deux ou trois minutes semble-t-il. Finalement il se dégage et émerge à la surface. Les deux mécaniciens ont le temps de sortir par la porte larguée et gagnent les ailes où ils quittent rapidement leurs vêtements. Ils s'éloignent à la nage et disparaissent immédiatement. Le C^{no} BEAUMONT n'a pas eu le temps de saisir une MAE WEST (gilet flottant). Un passager rescapé, très bon nageur, lui cède son gilet et l'aide à se maintenir sur l'eau, lui sauvant la vie. Il s'écoulera une heure avant que les vedettes ne les recueillent. Cet accident coûta la vie aux deux mécaniciens ROBERT et FAJOT ainsi qu'au radio VIAU. Il eut un grand retentissement dans la presse car, périt parmi les passagers, un reporter de FRANCE-SOIR fort connu, BLANCHARD. Disparut également le commandant LACAT officier aviateur de la DGSS où il était chef du secteur "MEDITERRANEE ET BALKANS". Il rentrait d'une visite de tous les postes de la DGSS rattachés à ce secteur géographique et devait fournir un rapport au CRTS (Renseignements Territoires Sud) avant une réunion politique importante.

Un JU 52, sans doute le N°54, en voyage au MAROC fut dérouté et envoyé à MALTE pour le rapatriement des rescapés. C'est le C^{no} BEAUMONT qui prit les commandes et décolla l'appareil venu le récupérer.

Faut-il accorder crédit à ce qu'affirmait VILLENEUVE qui avait accès aux pièces administratives, au sujet de l'identité de BEAUMONT?

ISAÏE BERTON HENRI DREYFUS COMTE DE BORIS DIT BEAUMONT

CARACTERISTIQUES DU WESTLAND "LYSANDER"

RECONNAISSANCE

LIAISON

APPUI DE L'INFANTERIE

CONSTRUCTEUR : WESTLAND AIRCRAFT LTD

ANNEE : 1938

MOTEUR : BRISTOL PERSEUS XII DE 905 CV

B MERCURY XII DE 890 CV

HERCULES

ENVERGURE : 15^m24

LONGUEUR : 9^m30

HAUTEUR : 4^m42

MASSE MAX. AU DECOLLAGE : 2730 KG

VITESSE MAX. NIVEAU DE LA MER : 325 KMH

" " A 3000 M. 380 KMH

PLAFOND : 8000 M

il fut construit à 1368 ex.

Conçu pour des missions de reconnaissance et de liaison, le LYSANDER pouvait également être utilisé pour l'appui de l'infanterie grâce à une mitrailleuse BROWNING 303 montée dans chacun des deux carénages de roues. De plus, certains avions étaient équipés d'une mitrailleuse mobile à l'arrière de la cabine. Il était également possible de monter différents systèmes de lance-bombes capables d'emporter soit 2 bombes de 350 livres soit 16 bombes de 20 livres. Particulièrement mis à mal durant la bataille de FRANCE (septembre 39 à juin 40) puisque sur 174 appareils engagés 88 furent abattus et 30 autres soit détruits au sol, soit manquèrent de carburant pour rejoindre leur base. Ce fut le dernier avion anglais à quitter la zone de DUNKERQUE. Les LYSANDER reprirent le combat au sein des FFL pour la conquête du GABON, l'épopée du TCHAD et la prise de KOUFRA sous le commandement de LECLERC. Les deux LYSANDER de LIBERT et CORDIER étaient des rescapés de cette campagne.

Grâce à son moteur puissant par rapport à son poids, sa grande surface alaire son train d'atterrissage robuste, il pouvait utiliser des pistes d'environ 400 mètres sommairement aménagées et balisées par les résistants. On y apporta des modifications pour les missions clandestines. Au réservoir de 400 l fut adjoint un réservoir intérieur de 570 l récupéré sur les HANDLEY PAGE HARROW. On ajouta ensuite un réservoir extérieur d'environ 250 l. sous le fuselage et entre les jambes du train.

Le rayon d'action se trouvait ainsi triplé ce qui imposait d'augmenter¹⁴ la capacité du réservoir d'huile. L'adoption d'une hélice à vitesse constante à la place de l'hélice à pas variable contribua également à améliorer le rayon d'action. Un dispositif ingénieux fut également mis au point pour faciliter la tâche du pilote à faible vitesse: à la sortie automatique des bords d'attaque fut conjuguée la sortie des volets.

Il est assez difficile de chiffrer avec précision le nombre de missions remplies par les LYSANDER. HUGH VERITY dans son livre "WE LANDED BY MOONLIGHT" (nous atterrissions de nuit) compte pour les LYSANDER 268 sorties dont 80 n'ont pu être menées à terme (vols au dessus d'un pays occupé, moyens de navigation assez rudimentaires, conditions météo souvent défavorables, liaisons radio avec le sol pratiquement inexistantes, atterrissages avec pour tout balisage une demi-douzaine de mauvaises lampes) A eux seuls les LYSANDER déposèrent en FRANCE environ 300 résistants et en récupérèrent plus de 500. En souvenir de ces vols menés dans de si difficiles conditions et tellement utiles pour la libération du pays, le gouvernement britannique a offert à la FRANCE un des avions qui y avaient participé. Ce LYSANDER, d'abord entreposé aux INVALIDES fut ensuite attribué à l'escadrille car on ne savait manifestement pas qu'en faire. LAPLANA, disposant du camion 5 tonnes de l'ELA 56 conduisit la récupération. Les plans démontés et attachés sur le camion, la roulette de queue amarrée sur la plate-forme du véhicule, BIRRE, le chauffeur, remonta les CHAMPS-ELYSEES et remorqua par la route le LYSANDER jusqu'à BEAUMONT. En cours de route on arrosa souvent et copieusement les roues qui chauffaient anormalement, les axes n'étant pas montés sur roulements à billes!! L'appareil fut remis en état, n'effectua jamais le moindre vol et, finalement, "pourrit" sur une aire de stationnement derrière le petit bois

CARACTERISTIQUES DU CESSNA UC78 BOBCAT

CONSTRUCTEUR : CESSNA AIRCRAFT Co
 TYPE : LT (TRANSPORT LEGER)
 ANNEE : 1941
 MOTEUR : 2 / 245 HP JACOBS R-755-9
 ENVERGURE : 12^m78
 LONGUEUR : 9^m98
 HAUTEUR : 3^m02
 POIDS A VIDE : 1588 kg
 POIDS MAX. AU DECOLLAGE : 2586 kg
 VITESSE MAX. 314 km/h
 " CROISIERE : 282 km/h
 AUTONOMIE : 1207 km
 PLAFOND : 6700 m
 EQUIPAGE : 1
 PASSAGERS : 4

Le moteur civil connu sous le sigle de T50, il fut choisi par l'armée et la marine d'abord comme avion d'entraînement (AT-17) puis comme avion de transport léger. Dans ce rôle (plus de 3000 exemplaires) il fut largement utilisé tant aux ETATS-UNIS qu'en EUROPE.

E.M.G.A.
2^eme BUREAU
ESCADRILLE 1/56'

SITUATION DES AVIONS

MARQUE ET TYPE	NUMERO	SITUATION	REVISION	POTENTIEL Heures totales effectuées à la date.	MOTIF DE L'INDISPONIBLE
JU 52	54				
JU 52	71				
CESSNA	843				
CESSNA	944				
MOR 500	6				
MOR 500	172				
MOR 500	277				
MOR 500	299				
MOR 500	302				
LYSANDER	513A				
LYSANDER					
GOELAND	884				
GOELAND					
BUCKER					

L'Officier Mécanicien,

Le 1946.

RELEVÉ DES SERVICES AÉRIENS

REGIMENT
Groupe
Escadrille

Journafe du _____ 19__

APPAREILS	NUMEROS DES APPA- REILS	PILOTES	OBSERVATEURS		HEURES DE DEBUT et fin de marche			DUREE DE FONCTIONNEMENT		SERVICES AERIENS			SIGNATURE DU COMMANDEANT de bord	
			OU MECANICIENS		POINT FIXE DEBUT	FIN	EN VOL DEBUT	FIN	POINT FLIE	EN VOL	NOMBRE D'ATERIS- SAGES	ALTI- TUDES		DETAILS des services INCIDENTS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

(1) Porter une mention analogue en tête des inscriptions journalières successives, lorsqu'une même feuille est utilisée pour plusieurs journées.

ARRÊTÉ le _____ 19__
L'Officier chargé des avions

de

L'ÂME DE LA CHAPELLE :
FEU COLONEL GRELIER

PARRAIN DE LA CHAPELLE :
CAPITAINE CUFFAUT

" LA CHAPELLE "

DES FORCES FRANÇAISES LIBRES

HISTORIQUE

En 1940, répondant à l'appel du Général de GAULLE,
de nombreux volontaires s'enrôlèrent sous l'étendard de
la FRANCE LIBRE.

A Héliopolis, dans un sous-sol appartenant à M. A. AREVIAN,
un ancien de la Légion,
se constitue le premier groupement d'Aviateurs Français Libres.

Pendant toutes les années où les armées s'affrontèrent,
ce lieu servit, en Egypte, de point de ralliement à tous les Combattants,
du simple Soldat au grand Chef, de la France et des autres Nations Alliées.

Chacun y apportait un souvenir :
un insigne, un trophée, un autographe, une photographie.
Peu à peu se constituait un véritable musée auquel, en 1943,
le Commandant CUFFAUT, As du Régiment d'Aviation NORMANDIE-NIEMEN
donna le nom de "LA CHAPELLE".

Après la Victoire, il convenait de conserver pieusement ces reliques.
En février 1946, "LA CHAPELLE" recevait sa consécration officielle :
elle était inaugurée par M. le Consul de France au Caire.



OPINIONS

- Le Général de GAULLE (1^{er} Septembre 1945) :
*"Je tiens à vous remercier amicalement, simplement, au nom
de la France."*
- Le Ministre de l'Air (1^{er} Novembre 1945) :
*"...un geste qui a grandement contribué à exalter l'esprit de
résistance des Fils de France luttant pour le même idéal."*
- Le Général KÖENIG, Commandant en Chef Français en Allemagne (21 Mars 1946) :
"LA CHAPELLE ... les souvenirs des bons vieux maîtres légers."
- Le Général de LARMINAT, Président de l'Association des Français Libres (10 Février 1947) :
*"Le souvenir de nos morts sera pieusement conservé dans
votre Chapelle."*