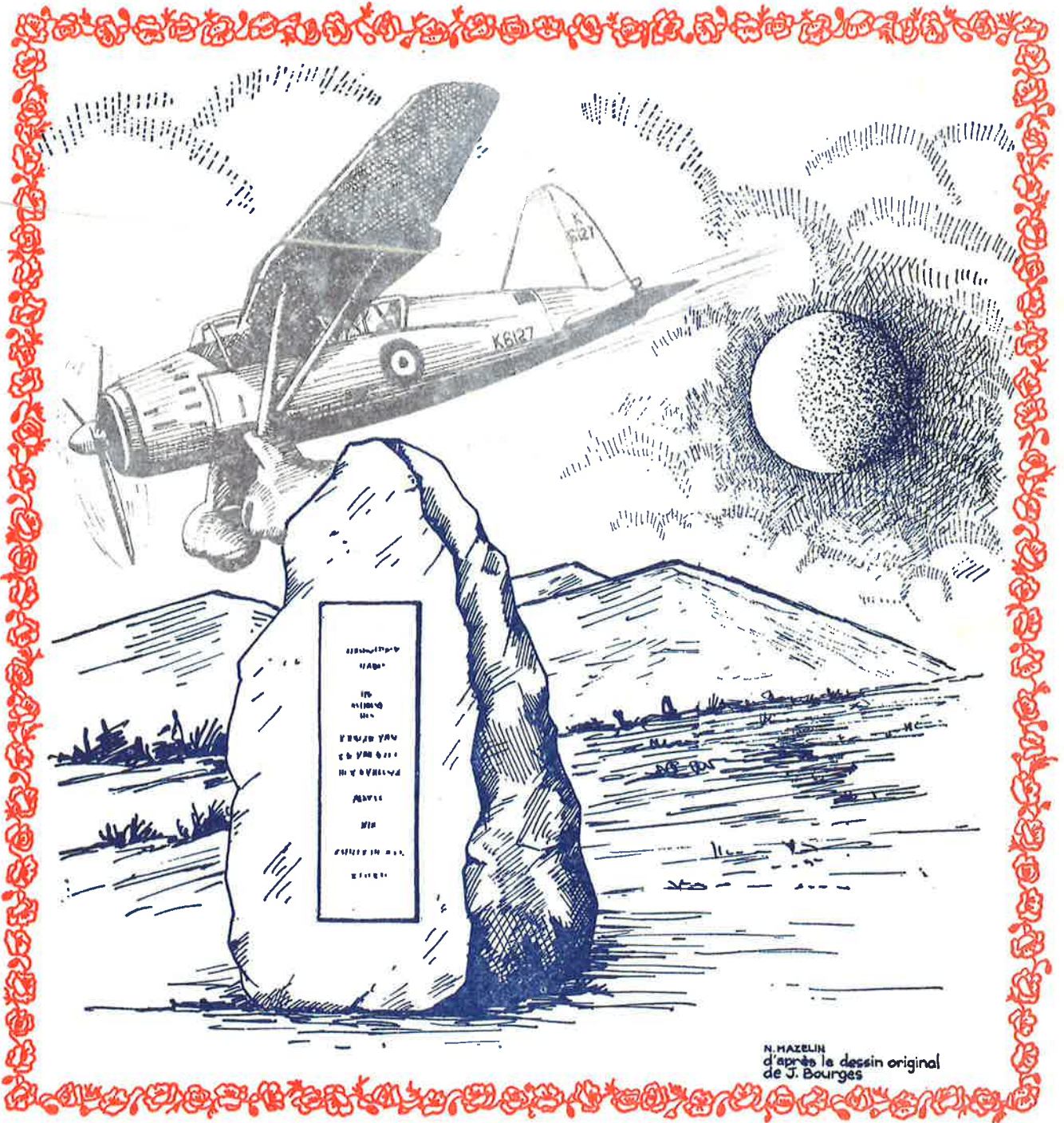


FORCES FRANÇAISES COMBATTANTES



N. HAZELIN
d'après le dessin original
de J. Bourges

RÉSEAU ALLIANCE

THALAMY EN CORRÈZE, ROUTE DE LA LIBERTÉ

En 1941, la Royal Air Force mit au point un avion destiné à exécuter des missions d'atterrissages clandestins en Europe de l'Ouest, occupée par les hordes nazies. Il s'agissait d'établir un contact rapide et direct avec les organisations de Résistance qui, jusqu'alors, n'utilisaient que des filières passant à travers les frontières, pour entretenir avec la Grande-Bretagne, le seul pays continuant à tenir tête au führer Adolf Hitler, des relations de frères d'armes.

L'avion qui s'avéra correspondre parfaitement à ces missions était le LYSANDER, un robuste monomoteur aux lignes élégantes, se déplaçant à la vitesse d'environ 300 kms/heure et au rayon d'action de 800 kilomètres, dont le poids total avec passagers et carburant ne dépassait pas 4,5 tonnes et qui pouvait atterrir et décoller sur une distance de 500 mètres en bon terrain.

Son équipement d'origine fut allégé, ce qui permit de le doter d'un réservoir supplémentaire, logé entre le poste de pilotage et la cabine des passagers. Toutefois, cette innovation indispensable présentait l'inconvénient de séparer complètement le pilote de ses passagers qui, se trouvant assis dos au réservoir et face à la queue de l'appareil, ne correspondaient avec lui qu'au moyen d'un interphone et de signaux lumineux actionnés par des touches.

Au début, un seul passager fut prévu à bord, mais le succès aidant, deux passagers furent admis, puis trois, voire quatre dans des cas exceptionnels.

Un entraînement particulier, l'on s'en doute, fut nécessairement dispensé aux pilotes de la R.A.F., sélectionnés parmi les plus jeunes et les plus doués pour les prouesses de pigeons voyageurs que l'on attendait d'eux.

Effectivement, ce genre d'atterrissages en pays hostile ne pouvait s'effectuer que de nuit et par clair de lune. Dès que le pilote atteignait le continent, il devait obligatoirement couper le contact avec sa base, qui se faisait au moyen d'un système ultra-secret de guidage (la mise à feu automatique de l'instrument était prévue en cas de panne définitive).

Il était livré désormais à sa propre sagacité, ne se repérant qu'aux étoiles et au sol, sur lequel il devait lire comme sur une carte, pour parvenir jusqu'au terrain sur lequel il aurait à atterrir.

Lorsqu'un terrain était signalé par une organisation de Résistance, selon les normes imposées : absence d'obstacles en bordure et larges approches, dimensions suffisantes, la R.A.F. le faisait photographier de jour par ses avions traditionnels. Une fois accepté, le terrain, baptisé d'un nom de code, était étudié sur documents par le pilote choisi pour y parvenir, ainsi que l'itinéraire qu'il devrait emprunter, jusqu'à ce qu'il sût par cœur jusque et y compris les emplacements des défenses ennemies.

L'heure de départ du terrain anglais était calculée en fonction du trajet à accomplir, le retour devant impérativement avoir lieu de nuit. En principe les Lysanders décollaient en même temps que des groupes de bombardement, pour mieux passer inaperçus dans les zones protégées par la Flack, que s'ils eussent pénétré isolément sur le territoire. Ensuite, ils s'élevaient vers leur destination respective.

En principe, les Allemands n'aimaient pas faire lever la chasse à la poursuite des Lysanders, trop habiles à se faufiler entre les nuages, mais l'un des signaux lumineux à la disposition des passagers, servait en pareille éventualité à dire au pilote : « Attention Messerschmidt à droite ! ou à gauche ! ».

C'est dans ces conditions acrobatiques, presque artisanales, ramenant aux premières heures de l'aviation, que furent réalisées 180 opérations Lysander en France, transportant 714 personnes ; 13 appareils furent perdus, 12 pilotes sont morts pendant les vols.

Parmi ces opérations, 12 eurent lieu pour l'Alliance tantôt près de Paris, tantôt sur les plaines de la Saône et quatre furent couronnées de succès à Thalamy.

Aérodrome de fortune inutilisé jusqu'à la guerre, Thalamy devint en 1940 la dernière escale de notre Armée de l'Air. Cette immense lande de bruyères et d'herbes folles, au relief bosselé, coupée vers son fond par le lit d'un ruisseau, fut par la suite estimée inutilisable tant par les Allemands que par les autorités de Vichy. Le Réseau ALLIANCE n'en jugea pas ainsi et la R.A.F. se montra enchantée d'utiliser un véritable champ d'aviation, au lieu des labours et des pâturages habituels !

Cependant, pour faire atterrir des Lysanders, le Réseau dut à sa tour former des agents appropriés : une équipe Avia, commandée par le lieutenant Pierre Dallas (« Cornac ») et le colonel Henri Cormouls (« Pégase »), assistés d'opérateurs chargés du maniement des lampes-torches disposées en L sur le terrain. Le chef de l'opération, posté à l'endroit où, ayant atterri, l'avion se rendrait pour repartir, actionnait sa propre torche en lançant en morse la lettre de reconnaissance, à laquelle le pilote répondait par une autre lettre avec ses jeux d'ailes. Les lettres changeaient à chaque opération.

Dès l'arrêt de l'avion, le balisage s'éteignait et d'autres aides se précipitaient vers la carlingue pour aider les passagers entrants à descendre, s'emparer de leurs bagages et des colis de courrier et de matériel, puis faire embarquer les passagers sortants avec leurs valises et les sacs de renseignements du Réseau. Ces divers transbordements se produisaient à une vitesse record. Entre le moment où le Lysander touchait le sol et celui où il disparaissait dans la nuit, ne se passaient pas plus de cinq à sept minutes.



Hommage reconnaissant
du réseau Alliance
aux glorieux pilotes R.A.F.
de Lysander
qui atterrirent
clandestinement
quatre fois
en
1942 et 1943

à
Thalamy



Sauf incidents imprévisibles, bien entendu, car tout ne se réglait pas toujours comme papier à musique, et grave était la responsabilité de l'équipe Avia en ce qui concernait l'aéronef, et celle également du « Comité de réception » propre à chaque région concernée. A lui appartenait la charge de l'acheminement des voyageurs, leur sécurité et celle des précieux renseignements émanant de la France entière et qui, bien souvent, avaient coûté la vie de tant de valeureux camarades, un dépôt sacré.

Il arrivait que l'on dût attendre parfois de 23 heures à 3 heures du matin, l'avion étant retardé par des incidents de parcours : mauvais temps, chasse ennemie, ou tout simplement perdu. L'impatience, l'angoisse des passagers, le maniement des colis, chacun étant empêtré dans les buissons, vautre dans les fossés, éperduement attentif aux moindres bruissements, s'attendant constamment à voir surgir une patrouille ennemie, étaient une rude épreuve pour les nerfs. Surtout lorsqu'elle se reproduisait plusieurs nuits de suite, avec son même cérémonial de messe dans les catacombes. L'opération réussie, l'évacuation des nouveaux venus et du fret : postes émetteurs, armes, questionnaires, matériel clandestin et aussi, joie ineffable des produits introuvables : thé, café, des cigarettes, des vêtements chauds, des chaussures... En échange de bons procédés, le chef Avia tendait par la fenêtre du cockpit, une bouteille de derrière les fagots au pilote et quelques achats parisiens pour distribuer au personnel féminin allié.

A Thalamy, le secteur d'Ussel étant dirigé par Jean Vinzant « Danois », c'est le docteur Jean Sirieix « Fox », qui animait le « Comité de Réception », avec le docteur André Belcour et son fils, le futur docteur Henri Belcour, maintenant maire d'Ussé, le jeune étudiant Roland Creel « Labrador » et leurs amis paysans et citadins. Le rendez-vous de l'équipe Avia se trouvait au refuge de Madame Dumont « Cigale ». Une organisation parfaitement rodée, jamais prise en défaut.

Les quatre « pick-up » de Thalamy furent :

DATE	PILOTE	INDICATIF	A L'ARRIVEE	AU DEPART
Août 1942	J. BRIDGER	« MERCURE »	Valises de matériel.	Commandant Léon FAYE « Aigle » et sacs de courrier.
26/27-10 1942	J. BRIDGER	« ACHILLE »	F. RODRIGUEZ « Pie ». Mary LINDELL (S.O.E.).	Sacs de courrier.
25/26-11 1942	P. VAUGHAN-FOWLER	« APOLLO »	Valises de matériel.	Commissaire Xavier PIANI. Inspecteur RUTALI. Inspecteur REVERBEL.
14/15-1 1943	J. BRIDGER	« AJAX »	Valises de matériel. Agents belges.	Claude HETTIER DE BOISLAMBERT (maintenant Grand Chancelier de l'Ordre de la Libération). Commandant Léon FAYE « Aigle ». Henri-Léopold DOR « Faon ».

Le vaillant pigeon-vageur J. Bridger n'est plus, mais Peter Vughan-Fowler (C.V.O.-D.S.O.-D.F.C.-A.F.C.-Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre) qui, en outre, effectua pour le réseau Alliance deux opérations sur le terrain de Bouillancy, devait assister à l'inauguration de la stèle, affectueusement entouré par les passagers rescapés de la tourmente et par son fameux « Comité de Réception ». Ils déplorèrent ensemble de n'avoir pu continuer sur Thalamy la glorieuse série, car une tentative en mars 1943 faillit tourner au drame. L'ennemi ayant goniométré le poste émetteur de l'équipe Avia, se doutant enfin qu'il se passait des « choses » sur Thalamy, fit labourer le terrain et creuser des tranchées afin de le mettre hors de service.

Pour ceux qui ont vécu l'occupation, des hommes comme Bridger, Vaughan-Fowler et leurs vaillants frères d'armes de l'escadrille des Lysanders, resteront le symbole de l'amitié agissante. Par leur extraordinaire courage et leur générosité de cœur — n'ont-ils pas sacrifié une brillante carrière de pilotes de combat, au profit de missions ingrates, parfois impossibles, au profit de la Résistance ? — ils ont permis, isolés à leur bord avec la Lune pour compagne, d'apporter à pied d'œuvre des tonnes de matériel introuvable en France, de transporter des spécialistes indispensables à l'action militaire, d'amener des agents à l'entraînement, de sauver des hommes et des femmes traqués par la Gestapo, ainsi que des organisateurs prestigieux, appelés auprès du Haut-Commandement allié. Ce sont des héros à l'état pur.

Le Réseau ALLIANCE est profondément heureux d'avoir pu graver dans l'airain le témoignage de reconnaissance qui est leur dû et qui s'élève sur un menhir en granit bleu du Tarn, défiant les siècles, au seuil de la lande de Thalamy en Corrèze, l'une des toutes premières routes de la LIBERTE.

Mme Madeline Fourcade

M. M. FOURCADE

Commandeur de la Légion d'Honneur

Présidente de l'A. A. A.

Ancien Chef du Réseau Alliance

*En souvenir d'Elan, notre
si valeureux ami, pour sa
sa fille n'oublie jamais*



Boy

Aucivore -

A juvenile.

Melospiza

c. 3. 9. 1911.

Warren

John