

LIAISONS AERIENNES AVEC LA RESISTANCE (1942-1945)

par André LIVET

Ancien chef du détachement météo de la Base Corse de la DGSS

Un service dépendant du gouvernement avait été créé à Alger sous le nom de Direction Générale des Services Spéciaux (DGSS). Dès la libération de la Corse, une base DGSS a été mise en place à Calvi ; elle était principalement chargée des liaisons par avion avec les groupes de résistance sur le continent.

Ces liaisons s'effectuaient de la façon suivante :

a - **Avions utilisés.** Avions de faible capacité désignés sous le nom de «Lysander» qui ont l'énorme avantage de pouvoir atterrir sur une très courte distance.

b - **Nature des vols.** Ils avaient lieu pendant la première partie de la nuit, une semaine avant la pleine lune et une semaine après. Ceux-ci s'effectuaient à très faible altitude de manière à échapper à la détection Radar ennemie.

c - **Pilotes.** Tous les pilotes étaient particulièrement expérimentés. La plupart appartenaient à l'Armée de l'Air en tant que pilotes de l'Aviation Commerciale mais il y avait également des pilotes de l'Aéronavale et des pilotes anglais.

d - **Déroulement des vols.** Tous les vols étaient programmés par radio mais les pilotes ne savaient pas exactement où se trouvait le point d'atterrissage. Ils avaient seulement connaissance de l'agglomération proche. Si, par exemple, un vol Corse - Ambérieu-en-Bugey était prévu, le pilote savait que l'atterrissage aurait lieu dans un secteur (NSWE) autour d'Ambérieu, en dehors d'un aérodrome, choisi par les responsables de Groupe de Résistance intéressé.

Ces responsables étaient en place à l'heure prévue et, au moment où l'avion se manifestait (bruit du moteur), une première lampe s'allumait pour indiquer le secteur d'atterrissage. Ensuite lorsque le pilote se trouvait sur le secteur, un balisage sommaire du terrain était réalisé à l'aide de trois lampes disposées en triangle. Les escales étaient de très courte durée - moteur en marche.

Les opérations terminées, l'avion reprenait son vol de retour. Deux avions participaient quelquefois aux missions, e - **Importance du facteur «METEO» concernant ces missions.** Un problème important se posait concernant le déclenchement de ces missions. Des conditions météorologiques favorables étaient, en effet, indispensables. En effet ce genre de vol comportait des risques évidents et il était indispensable que des conditions météorologiques imprévues ne viennent pas les aggraver.

Le problème était difficile car le détachement météo de la base de départ ne disposait d'aucun renseignement sur la France. Tous les documents du détachement étaient établis à partir d'observations météo d'A FN - Sud Italie - Péninsule Ibérique et Angleterre. Un travail d'analyse serré était donc à effectuer, travail qui conditionnait, en quelque sorte, l'exécution des

Il faut souligner qu'une collaboration étroite existait entre pilotes et météorologistes et que très rares ont été les missions interrompues en cours de vol.

En résumé, des risques étaient à prendre mais il s'agissait de risques calculés avec, comme seul but, la réussite de la mission.