

## UN PARACHUTAGE MÉMORABLE (Témoignage de René Guillaume « Joë »)

Le tout premier parachutage réceptionné par ORNANO fut un « repêchage » sur Cible que notre ami Joë (René Guillaume) aujourd'hui disparu avait parfaitement consigné dans son journal de bord, dont des extraits sont reproduits ci-dessous :

### *Mercredi premier mars 1944*

Maintenant nous sommes tenus d'écouter à la B.B.C. les messages personnels qui sortent à la T.S.F., à 7h30-12h30 et même à 19h30 au cas d'un contrordre toujours possible.

En plus de notre message « Elle pleurait comme une fontaine » nous avons ceux qui concernent les terrains de notre région puisque nous sommes ici, homologués par la R.A.F. comme terrain de secours, pour un avion se trouvant dans l'impossibilité d'effectuer son largage (défaut de balisage, de lettre code ou même contrordre de Londres) à l'endroit convenu.

### *Dimanche 5 mars 1944*

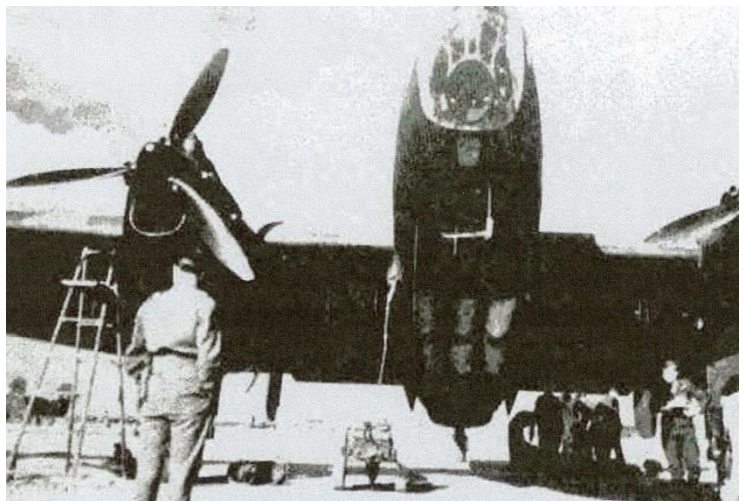
À 13h30 des messages sortent pour la région R5 mais pas la nôtre, nous aurons peut-être la chance de récupérer quand même un avion, d'autant plus que tout parachutage sur Cible nous évite de faire les douze kilomètres à pied d'une opération sur Volcan.

Un peu avant 23 heures, je commence à transmettre l'indicatif « L7L » « L7L ». Très peu de temps après, notre « Euréka » jusque-là en sommeil, renforce le son de ses bip bip et l'éclat de sa lampe. Le « Rebecca » d'un avion a capté notre « Euréka » et vient vers nous.

Le temps passe... est-il parti parachuter ailleurs ? nous percevons alors le ron-ron d'un appareil anglais qui se rapproche régulièrement et quelques minutes après un grand quadrimoteur (Le ronronnement très régulier des moteurs anglais Rolls Royce était totalement différent du Vom Vom des moteurs Mercedes Benz allemands).

L'Halifax passe au-dessus de notre terrain où le balisage est allumé, tandis que le chef Jacques s'égosille dans son « S phone » répétant notre indicatif en anglais mais l'appareil poursuit son vol. Nous sommes déçus mais sur les quinze ou vingt avions de notre liste prévus pour cette nuit, nous en intercepterons bien un.

**Figure 1: Halifax avec 15 containers dans la soute © Fonds Privé de l'Amicale du Maquis d'Ornano**



Et en effet un court moment après, l'avion se fait entendre, venant de la même direction et il surgit très bas, dans un énorme grondement, juste dans l'axe de notre balisage et magnifique sous la lune, tandis que je manipule sans arrêt mes trois signaux pour un éventuel second repêchage. Il lâche enfin ses parachutes et les lourds containers touchent bientôt le sol avec un bruit sourd presque au milieu de nous.

Quel enthousiasme fut le nôtre, nous étions tous transportés, il faisait aussi clair qu'en plein jour et je vis Charlemagne, debout à dix mètres de moi, saisir à pleins bras la soie blanche d'un parachute et l'embrasser comme un fou.

Nous n'eûmes que cet appareil, les containers furent rentrés au camp après avoir été séparés de leurs parachutes, et l'on se coucha ce matin-là à huit heures.

Le moral n'avait jamais été aussi élevé.

De son quadrimoteur Halifax de 4800 chevaux, le bombardier de la R.A.F. venait de larguer une douzaine de containers de plus de 100 kg chacun sur « CIBLE », nom de code du terrain de parachutage récemment aménagé aux alentours de notre camp.

En l'absence du camion que nous utiliserons par la suite pour le transport desdits containers, ce fut notre ami Jean-Louis Linon, dont nous avons précédemment occupé la ferme de Garhan qui, aux « commandes » de son cheval attelé à sa meilleure charrette, assura sans hésitation mais non sans peine cette corvée qui ne pouvait attendre.

Cela nous prit une bonne partie de la nuit pour charger et transférer en lieu sûr cette précieuse « marchandise » tombée du ciel qu'il était impératif de camoufler avant le lever du jour. Au petit matin, harassé mais content, l'ami Linon nous déclarait avant de regagner sa ferme.