

LES STATIONS RADAR ALLEMANDES DE LA VALLEE DU RHÔNE

DEFINITION DU RADAR

Le mot RADAR provient de l'acronyme anglais «**R**adio **D**etection **A**nd **R**anging», que l'on peut traduire par «détection et estimation de la distance par onde radio», ou plus simplement par «radiorepérage».

Le radar est un système qui utilise les ondes radio pour détecter et déterminer la distance et/ou la vitesse d'objets se déplaçant tels que les avions, bateaux, voitures ou encore les nuages à grosses gouttes porteurs de pluie.

Un émetteur envoie les ondes radio, qui sont réfléchies par la cible, et détecter par un récepteur, souvent situé au même endroit que l'émetteur. La position est estimée grâce au temps de retour du signal et la vitesse est mesurée à partir du changement de fréquence du signal par effet Doppler.

L' EVOLUTION DU RADAR

En 1864, l' Anglais Maxwell décrit les lois de l'électromagnétisme. En 1888, l' Allemand Hertz montre que les ondes électromagnétiques sont réfléchies par les surfaces métalliques. En 1934, des essais sur des systèmes de détection par ondes courtes sont menés en France par CSF. Le cargo «Oregon», puis le paquebot «Normandie» sont équipés de radar pour détecter les icebergs dans l'Atlantique nord.

On peut considérer que le radar était quasiment au point dans sa forme actuelle à l'aube de la Seconde Guerre mondiale.

En 1936, les Britanniques furent les premiers à réaliser un réseau de 18 stations radar sur les côtes anglaises, appelé «CHAIN HOME». Ce réseau jouera un rôle décisif dans l'issue de la Bataille d'Angleterre, au cours de l'été et automne 1940. En 1937, l'Allemagne nazie dispose d'un meilleur niveau technologique en développant les radars FREYA et WURZBURG.

En 1940, en France, dans des laboratoires clandestins situés en zone libre à Lyon, Emile Girardeau développe des radars de technologie avancée. En 1942, la base maritime de Toulon possédait des radars capables de détecter un bateau de 10 000 tonnes à 130 kilomètres avec une précision de 30 mètres.

LE RADAR AU COURS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Au cours de l'été et de l'automne 1940, lorsque Hitler se lance à l'attaque de l'Angleterre, les appareils allemands bombardent massivement les grandes villes et centres industriels anglais. Alors, la «Chain Home» détecte les bombardiers allemands au-dessus de la Manche et met en alerte l'aviation de chasse britannique.

Le 22 juin 1941, l'Allemagne déclare la guerre à la Russie. La pression de l'aviation allemande sur l'Angleterre se réduit. En février 1942, l'Angleterre décide de peser sur le moral des Allemands en attaquant à son tour les grandes villes et centres industriels allemands. Dans la nuit du 30 au 31 mai 1942, plus de mille bombardiers anglais bombardent Cologne, puis Essen dans la nuit du 2 au 3 juin et, par la suite Brême. L' Allemagne ne réagit que tardivement. Ce n'est qu'au cours de l'été 1942, que des stations de détection radar sont édifiées par l'armée allemande le long des côtes de l'Europe occidentale, de la Norvège au Golfe de Gascogne. Ces stations sont dotées d'appareils puissants de type Mammuth ou Wasserman, d'une portée de 200 à 300 kilomètres, avec pour objectif de détecter l'approche des escadrilles ennemies.

Le Général de la Luftwaffe (aviation militaire allemande) Kammhuber, commandant l'aviation de chasse de nuit allemande, renforce les moyens de détection en faisant édifier une nouvelle ligne de défense, s'étendant du Danemark à la Suisse (Chaîne Kammhuber), afin de protéger au mieux le territoire allemand des incursions des bombardiers venant d'Angleterre. Cette ligne de défense comprenait des milliers de projecteurs, de radars Freya et Wurzburg, de batteries antiaériennes (Flak) et de bases aériennes de chasse de nuit. Ces radars avaient une portée moyenne de 40 à 120 kilomètres.

L' Opération «Torch» concrétise le débarquement allié en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942. Le 12 mai 1943, les troupes allemandes et italiennes sont définitivement chassées de Tunisie.

L' Opération «Huski» marque le début de l'invasion de la Sicile, le 10 juillet 1943, qui sera suivie de plusieurs débarquements alliés en Italie du Sud, en septembre 1943.

LA CONSTRUCTION D'UN RESEAU DE STATIONS RADAR EN VALLEE DU RHONE

Au cours de l'année 1943, le Haut Etat Major allemand a compris que le danger aérien ne viendrait plus seulement de par la Royal Air Force basée en Angleterre, mais de l'US Air Force basée en Afrique du Nord, puis en Italie du Sud. Les sites stratégiques (aérodromes militaires, bases navales, centres industriels, voies de communication ou autres) situés dans le sud de la France, en Italie, en Autriche, dans les Balkans (puits de pétrole de Ploesti en Roumanie, seule source d'approvisionnement en pétrole de l'Allemagne), étaient à la portée des bombardiers américains.

Pour la première fois dans le sud de la France, le 17 août 1943, les bombardiers américains larguent leurs bombes sur les bases aériennes d'Istres et de Salon.

Le Haut Etat Major allemand décidait de prolonger sa ligne de détection vers le sud de l'Europe. Ainsi, il était décidé de construire, de part et d'autre de la Vallée de la Saône et du Rhône et jusqu'à la côte méditerranéenne, un réseau de stations radar.

Nous nous limiterons aux stations construites en Région Rhône-Alpes.

Ainsi, la Luftwaffe choisit d'implanter des stations de repérage, distantes entre elles d'environ 60 kilomètres, de part et d'autre de la Vallée du Rhône ; leurs zones opérationnelles se chevauchant du nord au sud et d'ouest en est ; leur nom de code : le nom allemand d'un oiseau, d'un insecte ou d'une fleur.

Pour chaque station, un ingénieur militaire allemand, généralement accompagné d'un interprète, prend contact avec les administrations françaises (mairie, Ponts et Chaussées, Compagnies électriques locales, PTT, etc...). Pendant la durée des travaux, les soldats allemands assurent une protection relativement discrète.

Les travaux de terrassement : supports en béton des divers baraquements, les socles des radars et leur mur de protection, les tranchées pour les passages des divers câbles d'alimentation électrique et de communication téléphonique sont confiés à des entreprises de travaux publics de la région. Des camions et des civils avec leurs chevaux et charrettes sont réquisitionnés pour le transport des matériaux. De jeunes français de la région, susceptibles d'être soumis au service du travail obligatoire (STO) en Allemagne, se font embaucher par les entreprises de travaux publics.

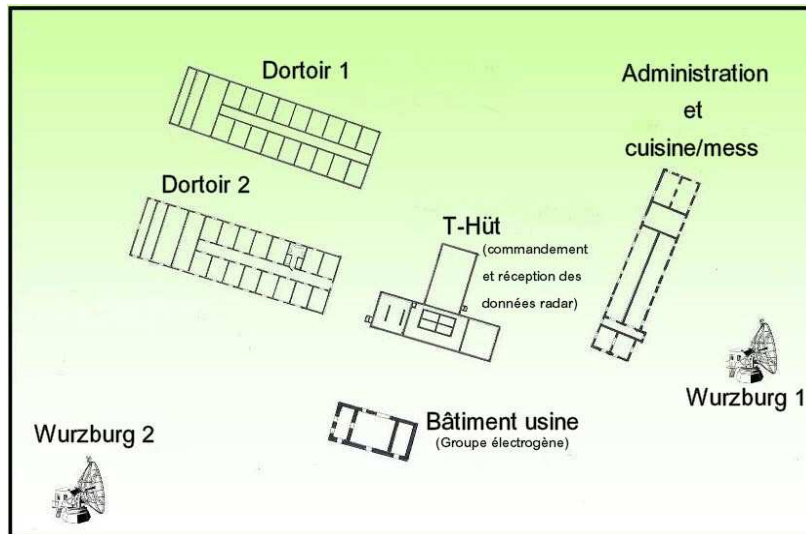


Schéma-type d'installation d'une station radar de 3ème niveau

Les plans d'aménagement sont standards pour toutes les stations et comprennent :

- poste de transformation du courant connecté au réseau local d'électricité, un ou plusieurs groupes électrogènes, réserve d'eau en cas d'incendie, etc...
- cuisines, logements des personnels, poste de commandement et locaux techniques sont installés dans des baraques en bois. Les différentes baraques de la station sont constituées d'éléments préfabriqués en bois doublés de laine de verre, acheminés depuis d'autres régions de France.
- divers abris sont aménagés pour protéger les personnels travaillant sur les radars.
- les matériels d'équipement technique qui proviennent très probablement d'Allemagne sont mis en place par du personnel allemand.

Les personnels allemands (techniciens, personnels de service et de garde, commandement), une centaine d'hommes environ, ne seront présents sur la station que lorsque celle-ci sera opérationnelle.

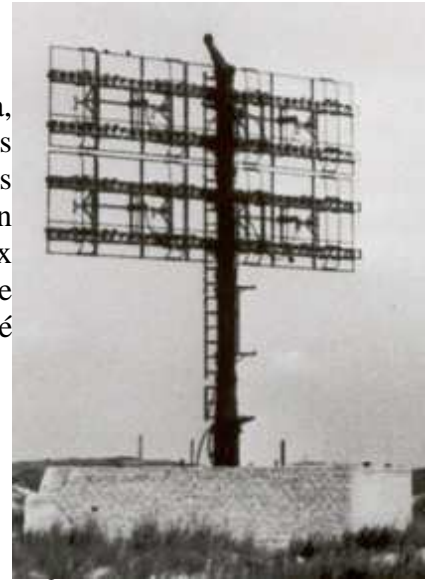
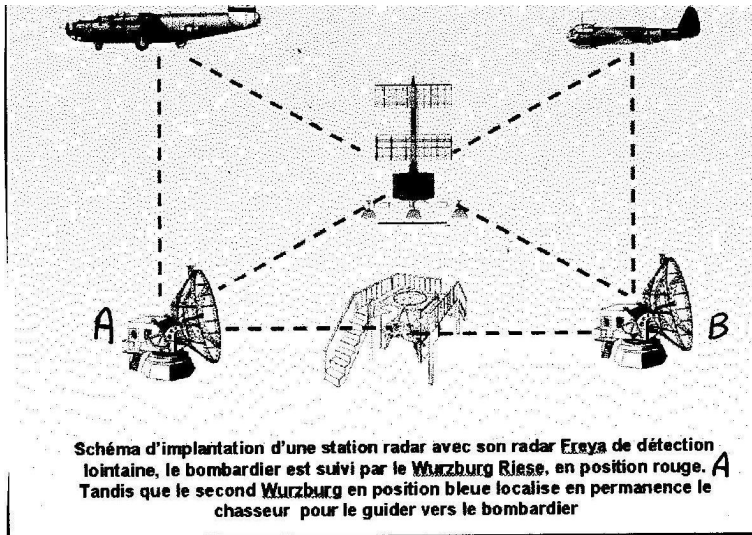
Ces stations, suivant leur **équipement**, comportent:

- deux radars du type Wurzburg, conçus par la société Telefunken, qui sont destinés à mesurer la distance, le cap et l'altitude de l'avion ennemi et le guidage de la chasse, dans un rayon de 40 à 80 kilomètres. Ils sont constitués d'une plaque tournante d'une rotation de 360 degrés supportant une grande cabine destinée à abriter l'appareillage et les opérateurs. Deux bras fixés aux extrémités de la cabine supportent la parabole et l'orientent.



Cet ensemble repose sur un socle hexagonal en béton d'un diamètre de 3,5 mètres. Aujourd'hui, généralement, seul ce socle subsiste et nous permet de confirmer nos explications. Mais très souvent, les superstructures n'ont pas été mises en place ou dynamitées lors de l'exode des troupes allemandes.

- deux ou trois radars Freya, développés par la firme Gema, étaient destinés à la détection précoce des appareils ennemis, à une distance maximale de 160 kilomètres. Mais cet appareil est incapable de déterminer avec précision l'altitude des appareils détectés et se montre sensible aux perturbations dues aux lâchers, par les appareils alliés, de paillettes de brouillage en aluminium. Ce radar est constitué



c
cabine, reposant au sol sur des pieds, au-dessus de laquelle se dresse un treillis métallique de grande dimension. Il se situe, généralement, dans un encuvement circulaire entouré de hauts murs de

protection.

Le **fonctionnement** du système de détection consiste:

Le ou les radars Freya détectent à longue distance le ou les appareils ennemis.

Un premier radar Wurzburg A enregistre cette détection, puis positionne et suit le ou les avions ennemis. Ses données sont réceptionnées et analysées à travers la table de lecture à deux étages située dans le bâtiment T-Hut du poste de commandement de la station.

Un deuxième radar Wurzburg B positionne le ou les avions de chasse qui doivent intervenir sur le ou les avions ennemis. A travers les données analysées par le poste de commandement de la station, le ou les avions de chasse, ainsi que la Flak (défenses antiaériennes) sont guidés vers le ou les avions ennemis

Les **implantations** des stations:

La consultation d'ouvrages ne permettent que de connaître approximativement les implantations de ces stations radar. Nous avons localisé avec certitude ces emplacements, aujourd'hui en ruine, en retrouvant les socles des radars Wurzburg constitués de bloc en béton semi-enterré.



En rive droite de la Saône et du Rhône :

BERNHARDINER, n° 342, au col des Ecorbans sur la commune de Ranchal (Rhône).

Cette station est prévue pour accueillir deux radars Wurzburg Riese. Les travaux débutent en 1943, mais sont abandonnés en juin 1944. Cette station est confiée à la 17ème Compagnie du 51ème Régiment de transmissions de la Luftwaffe (Flugmelde-Leit Kompanie ou Ln.Rgt 51). A l'origine, cette station était construite sur une lande, aujourd'hui, les quelques vestiges des constructions sont envahis par la forêt.



Bâtiment cuisine



Socle de radar Wurzburg

FALTER, n° 344, à Chazelles sur Lyon (Loire), située entre Lyon et Saint Etienne.

En avril 1943, débutent les travaux de la construction de la station. Au hameau de la Monardière sont implantés deux radars de détection à grande distance Freya, d'une portée de 300 kilomètres et fonctionnant sur des fréquences comprises entre 91 et 250 Mhz. Un radar panoramique Jagdschloss pour la défense antiaérienne est également installé dans ce hameau. Deux radars de précision Wurzburg sont installés au hameau de la Quinardière, d'une portée de 60 à 80 kilomètres, ils fonctionnent sur une fréquence de 560 Mhz. La station est chargée du contrôle aérien de 18 départements du sud de la France, ainsi que du suivi des raids alliés sur l'Italie du Nord.

La station Falter est confiée à la 15° Compagnie du 203° Régiment de détection de la Luftwaffe aux ordres de l' Oberleutnant Wolfgang Reiff. Les deux sites regroupent environ 500 hommes. La station sera détruite à l'explosif par les soldats allemands en retraite, les 20 et 21 août 1944.

TAPIR, n°346, à Devesset, à proximité de Saint Agrève (Ardèche).

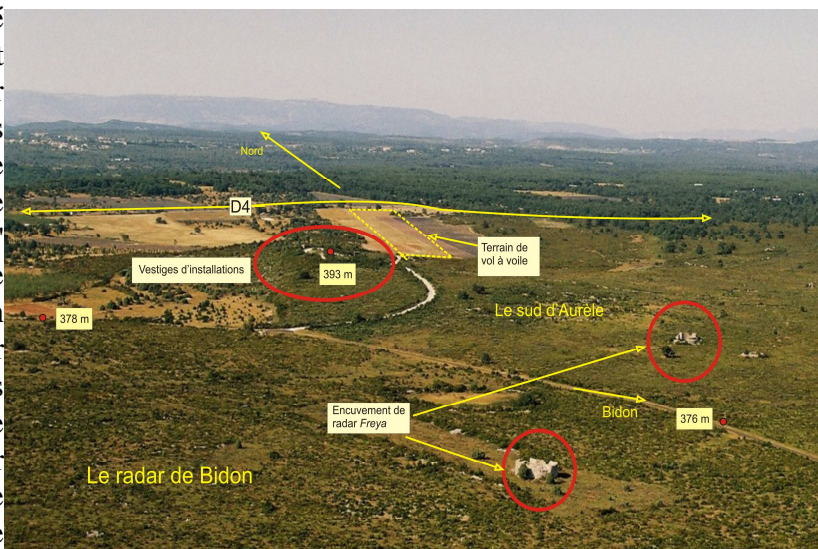
Au début de 1943, les services des Ponts et Chaussées de Tournon sur Rhône dressent les plans et supervisent les travaux d'aménagement de bâtiments pour le compte de l'armée allemande sur la commune de Devesset (1100 mètres). Afin de n'être pas soumis au Service du Travail Obligatoire en Allemagne, des ouvriers sont embauchés sur le plan local, les travaux débutent au cours de l'été 1943. Il se murmure dans le pays que les allemands construisent un camp de concentration. Les travaux consistent en la construction de la station radar Tapir au lieu dit 'Mayfriches' en vue d'accueillir deux radars Wurzburg Riese. Mais devant la rigueur du climat et un environnement hostile, ceux-ci sont rapidement abandonnés

au début de 1944. De nos jours, une colonie de vacances 'Les Bleuts' a été édifiée sur les lieux de la station et une partie des bâtiments sont repris dans les bâtiments actuels. Dans les années 80, un emplacement de radar Wurzburg se situait à 1500 mètres à l'est de la station et le deuxième a été submergé par les eaux d'un lac artificiel créé.

Cette station dépendait en mai 1943 du III.Abtellung du Luftnachrichten-Regiment 213 et au 1er janvier 1944 rattachée au II.Abtellung du Luftnachrichten-Regiment 51. La Flugmelde-Leit Kompanie était stationnée à Tournon sur Rhône.

ALLIGATOR, n°348, sur la plaine d'Aurèle entre Bidon et Saint Remèze, près de Bourg Saint Andéol (Ardèche).

A l'origine, au cours de l'été 1943, les Allemands débutent les travaux d'une station radar à proximité de Lagorce. Mais rapidement, en fin d'automne 1943, ils abandonnent ce site pour celui de la plaine d'Aurèle, à 3 kilomètres de Saint Remèze. Cette station est prévue pour accueillir deux radars Wurzburg et trois radars Freya. Au cours de l'hiver 1943/1944, Monsieur Loew, ingénieur militaire allemand, s'installe au village de Saint Remèze pour diriger les travaux d'aménagement d'une station radar. Tout le site est neutralisé et interdit à la circulation: l'ensemble du site est entouré de fils de fer



barbelés, la route traversant la plaine d'Aurèle est interdite à la circulation, différents lieux sont minés. Seuls de rares exploitants agricoles sont autorisés à pénétrer temporairement sur le site pour leurs travaux des champs. Ce site était protégé par des canons antiaériens 2,5 cm Flak Hotchkiss. 38 (anciens canons antiaériens monotube français Hotchkiss de 25 mm).

Durant le printemps 1944, les travaux d'aménagement, particulièrement les installations techniques, sont menées avec rapidité et une garnison allemande prend possession des lieux. Il semble que le fonctionnement de la station ait été confié à la 13^e Compagnie du 51^e Régiment de transmissions de la Luftwaffe. La station n'a été opérationnelle que quelques jours avant le débarquement allié en Europe.

De bonne heure dans la matinée du 16 août 1944, plusieurs groupes de résistants se mettent en place en vue d'attaquer la station radar. Vers 8 h, deux émissaires des résistants portent un ultimatum au commandant de la station afin qu'il se rende. Pour toute réponse, les Allemands tirent sur les émissaires. A 11 h 30, les résistants passent à l'attaque, mais les Allemands fortement retranchés, disposent d'armes lourdes et de canons pour répondre. Dotés d'armes légères, les résistants disposent toutefois d'un bazooka. Une douzaine de torpilles tirées par le bazooka détruisent les installations techniques. L'ordre de repli est donné aux résistants à 15h. Dans l'après-midi, afin de soutenir la garnison assiégée, 7 Messerschmitt 109 de la II./JG 77 décollent de la base aérienne d'Orange-Caritat afin de mitrailler les résistants.

Le 20 août 1944, les Allemands dynamitent les installations techniques et incendient les baraquements.



Emplacement de Flak



Encuvement de radar Freya

Début 1957, une station radar mobile de l'Armée de l'Air est mise en place au bois de Laoul en liaison avec la base aérienne d'Orange-Caritat. Cette installation, devant protéger les installations nucléaires de Marcoule (Gard), sera dissoute en mai 1959.

Constitution

Le CCO –BDA était constitué en deux parties distantes de 15 km environ

1 - La station radar proprement dite installée dans le bois de Laoul, le long de la route BOURG St ANDEOL – St REMEZE – altitude 360 à 400 mètres

2- Le centre administratif à BOURG St ANDEOL

I - Station radar

Comprenait 4 îlots

1 – Ilot OPS et technique

2 – Ilot antenne couverture haute et site

3 – Ilot antenne couverture basse et site

4 – Ilot câbles hertziens

Un 5^{ème} îlot pour le matériel radio avait été prévu en arrivant sur le plateau, il n'a jamais été utilisé.

Ces îlots étaient constitués en plateformes bétonnées, conquises sur la forêt. Protection un simple grillage de 2 mètres

L'énergie électrique étant absente, l'alimentation était obtenue à partir de groupes électrogènes uniquement.

Matériels

1 - Ilot OPS et technique

1 Bâtiment léger abritant la salle –OPS- et le contrôle Technique

1 Bâtiment léger abritant le bureau technique et une partie des magasins

techniques.

1 Remorque «Fil» abritant le standard téléphonique et le central d'interconnexions de la OPS

1 Remorque émission VHF et UHF

1 Remorque réception VHF et UHF

1 Remorque magasin technique

1 Hangar léger abritant 3 groupes électrogènes couplables

Un 40 KVA moteur 6 cylindres Berliet

Deux 25 KVA moteur 5 cylindres Berliet

2 – *Ilot antennes couverture haute et site*

– *Couverture haute constituée d'une antenne AN 104 C alimentée par un radar ER 22 montée dans une remorque placée sous l'antenne (DRVVSA)*

- *Site une antenne AN7B alimentée par un radar ER7C monté dans une remorque sous la tour d'antenne (DRVS2A)*

- *Un hangar léger abritant les 3 groupes électrogènes, 2X40KVA et 1X25KVA*

3 - *Ilot antennes couverture basse et site*

- *Couverture basse constitué d'une remorque DRVN2B comprenant le radar proprement dit ER22 et l'antenne sur le toit. Ce radar était le seul avec un entraînement électrique. Tous les autres étaient hydrauliques.*

- *Site identique à l'îlot 1*

- *1 hangar léger abritant 3 groupes électrogènes*

1X40 KVA 5 cylindres Berliet

2X25 KVA 6 cylindres Berliet

4 – *Ilot câbles hertziens*

- *1 remorque, câbles hertziens*

- *1 pylône métallique porte antennes (sur Orange)*

- *1 petit hangar métallique abritant 2 groupes électrogène LISTER 20 KVA*

Nota – Les îlots radars étaient connectés à l'îlot OPS par des câbles coaxiaux à faibles pertes enterrés.

- *L'îlot Hertziens par des câbles téléphoniques de campagne type «quarte»*

II – Centre administratif

Il était installé à BOURG St ANDEOL au centre ville au lieu dit «Le Château», actuellement parc municipal.

Il abritait :

- *Dans le «château», le Commandement, les services administratifs, le bureau technique.*

- *Dans les baraques légères, les cuisines troupes et sous officiers et les logements*

- *Les officiers mangeaient au restaurant (Mr FUSTINONI) et logeaient où ils pouvaient. Des logements types HLM ont été construits, destinés aux officiers et sous officiers mariés, ils devaient être remis à l'Armée de l'Air le jour de la fermeture du CCO – BOA.*

- *Il n'y avait donc aucun moyen de subsistance, (couchage et nourriture) à la station.*

III – PERSONNEL

- *Le personnel était à peu près le même que celui indiqué P 38 - Cahier N° 1*

- *Le commandement a été assuré par le Commandant LEFOL*

- *Une grande partie du personnel provenait de la SAI 30/912 située à Istres et dissoute à la fin du printemps 1957, (indicatif radio «CAMARGUE» gardé a la station).*

IV – FONCTIONNEMENT

- *Installée par le STTA, la station a commencée de fonctionner au cours de l'été 1957.*

Le fonctionnement global n'a vraiment été assuré qu'à partir du mois d'octobre 1957.

- *Indépendamment des fonctions propres à toute station radar la couverture et la défense du complexe de Marcoule devait être particulièrement assurées en liaison avec les moyens aériens de la base aérienne 115 d'ORANGE (équipée de SM B2 à l'époque).*

- A partir d'octobre 1957 et pendant un an le fonctionnement 24H/24H a été assuré, puis les ponctions de personnel ont commencé et le fonctionnement ramené à 8H 18H pour s'arrêter le 1^{er} mai 1959 à la dissolution de la base.

Tout le personnel a été dispersé et le matériel mobile reversé à Aix en Provence (ASTA) à MIGNET

- La couverture radar n'était pas sensationnelle, la présence de la forêt réduisait «l'effet de sol» et de ce fait la portée en basse altitude.

- Les plus gros problèmes sont venus de l'absence de moyens de subsistance à la station. Le personnel de service était formé en deux équipes pour «descendre» se restaurer à BOURG St ANDEOL alternativement d'où des transports continuels.

ANECDOTES

- Administratives

Au cours de l'été 1957, le personnel a été affecté progressivement et est arrivé à Bourg St Andéol alors qu'il n'y avait aucun casernement de prévu.

En attendant que le «Château» soit équipé, le personnel logeait dans la salle de cinéma du village. Les lits à étages remplaçaient les fauteuils. Mais lors d'une séance de cinéma du samedi soir et du dimanche après midi, il était nécessaire de déménager les lits dans la cour du cinéma. Cela a duré près de deux mois.

- Opérationnelle

Au cours de l'été 1958, j'avais réussi à obtenir un arrêt de la station (un dimanche) afin d'effectuer des opérations d'entretien absolument nécessaires. Il n'y avait donc aucun personnel opérationnel à la station. La base aérienne d'Orange était évidemment au courant.



Dans l'après midi alors que je faisais procéder à la remise en marche de la plupart des matériels, un appel radio émanant d'un Dassault Super Mystère SMB2 de la 5^{ème} Escadre de Chasse nous parvient. Le pilote un peu affolé nous demande un cap retour sur la base, urgent étant à court de pétrole. J'ai fait mettre la CB en route et son IFF*.

Parallèlement un «opérationnel» est demandé d'urgence à Bourg St Andéol. Ayant repéré l'avion sur un des indicateurs, je lui donne le cap direct sur la base d'Orange. La procédure n'était peut-être pas très réglementaire, mais le cap était bon. Nous suivons l'avion, jusqu'à ce qu'il quitte l'écran radar et qu'il passe sur la fréquence d'atterrissage. Un contrôleur d'OPS récupéré par hasard est arrivé à la station une demi heure après. Renseignement à Orange il apprend que le B2 s'est bien posé, mais le réacteur s'est arrêté lors du roulage en bout de piste.

Trois jours plus tard, le Commandant de l'escadron et deux autres pilotes ont débarqués à la station avec une caisse de champagne aux frais du fautif. Malheureusement je n'étais pas là et je n'ai vu que les restes.

** IFF= Identification Friend or Foe (instrument pour identifier s'il s'agit d'un adversaire, à détruire impérativement en cas de crash sur territoire ennemi.*

En rive gauche du Rhône

LEGUAN, n°343, au quartier du Mollard à Décines (Rhône) dans la banlieue est de Lyon.

En 1943, l'armée allemande entreprend des travaux dans un environnement de terrains agricoles situés dans une plaine à l'est d'une petite colline, au lieu-dit 'Le Réservoir', au quartier du Mollard. De nos jours, on peut approximativement situer ses travaux :

à l'ouest de la rue Sully, plusieurs baraquements en bois sont construits autour d'un bâtiment à l'aspect de bunker (on apprendra plus tard, qu'il existe sous ce bâtiment, au moins deux étages enterrés, mais qu'ils sont partiellement envahis par des eaux d'infiltration), ces baraquements auraient servis de camp à des travailleurs enrôlés provenant de l'Europe de l'est. De nos jours, cette zone est totalement couverte d'immeubles.

à l'est de la rue Sully, se serait située la station radar. Cette station était prévue pour accueillir deux radars Wurzburg Riese. Un témoin se souvient de leur présence, mais ils ne fonctionnaient que très rarement. Cette station dépendait de 16.Flugmelde-Leit Kompanie/LN-Rgt 51. En 1944, l'armée allemande aurait tout démontée. Un câble téléphonique enterré reliait cette station à un centre opérationnel. De nos jours, cet emplacement est occupé par une zone industrielle.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, l'armée allemande s'est appropriée les terrains dits des 'marais de Décines' situés sur cette commune. En zone interdite, des témoins affirment avoir vu des camions ou remorques surmontés de «sommier métallique basculant» et des ballons captifs du genre 'saucisse'. Ne s'agirait-il pas d'opérations de calibrage de radar

BASILISK, n°345, sur le plateau de Chambarrand (Isère), aux limites des départements de l'Isère et de la Drôme, à proximité de la localité du Grand Serre, près de Beaufort.

Cette station qui est prévue pour accueillir deux radars Wurzburg Riese ne sera pas opérationnelle. Sur les lieux de la station, il ne subsiste que quelques vestiges au milieu de la forêt.

MUNGO, n°347, à proximité de la localité d'Autichamp, au sud de Crest (Drôme). Cette station qui est prévue pour accueillir deux radars Wurzburg Riese ne sera pas opérationnelle. De nos jours subsistent les soubassements de deux grands bâtiments et d'un socle de radar Wurzburg.

Ces stations radars sont reliées, semble-t-il, par voie téléphonique, à des centres de contrôle régionaux ou de regroupement des données:

- pour les stations au nord de la région, au centre d'opérations aériennes de Saint Priest, dans la banlieue est de Lyon. Un important bâtiment en béton armé est construit dans le parc, au bas du château de Saint Priest. De nos jours, ce bâtiment appelé 'Le Radar' est utilisée par des associations. La salle principale ressemble étrangement aux salles d'opérations aériennes de la Royal Air Force, vues aux actualités pendant la guerre
- pour les stations au sud de la région, au centre d'opérations aériennes d' Aix en Provence situé à la Villa Mignet, emplacement actuel du Centre Régional de la Navigation Aérienne Sud-Est (CRNA Sud-Est) ou au commandement de l'aviation de chasse à Châteauneuf du Pape (Vaucluse).

De mars à août 1944, des éléments de la 6/FLUGSUCHERUNGS-REGIMENT-WEST (6ème Compagnie) étaient stationnés à Bron. Cette unité qui avait pour mission d'orienter les avions par radio comprenait 12 compagnies réparties sur l'ensemble du territoire français. Chaque unité était dotée : de radio-phares (Funk-Feuer), d'appareils radio-terrestres, d'appareils radio-goniométriques et de matériels téléphoniques.

Les stations radar allemandes de la Vallée du Rhône (C) C.A.L.M 12/2013