



RNLI ET GUERRE 1939-1945

Nous proposons d'examiner ci-après l'action de la RNLI (Royal National Lifeboat Institution) durant la Seconde Guerre mondiale. Pour rappel, il s'agit de la société britannique de sauvetage en mer composée de volontaires et financée par la générosité publique.

Situation au début du conflit.

Lorsque la guerre se déclare, le 3 septembre 1939, la flotte de la RNLI compte 145 canots de sauvetage à moteur et 15 autres encore propulsés à la voile. Ils sont répartis sur toutes les côtes de Grande-Bretagne et d'Irlande ainsi qu'aux îles SORLINGUES (SCILLY), Anglo-Normandes, de MAN, HÉBRIDES, ORCADES, SHETLAND.

Parmi les 160 patrons de canot, six assureraient cette fonction lors de la guerre 1914-1918. Deux d'entre eux ont plus de 60 ans. Ils deviendront très célèbres. Ce sont : Robert CROSS (station de HUMBER) et Henry BLOGG (station de CROMER). Le centre logistique de la RNLI est situé dans un faubourg de Londres. On y trouve la réserve d'agrès, l'atelier mécanique et le dépôt "divers" (avec 30.000 articles différents nécessaires aux canots). Chaque mois le centre enregistre 1.000 demandes et expédie 10 tonnes d'objets destinés aux stations de sauvetage. Il est décidé de déménager le centre hors de l'agglomération londonienne, vers le HERTFORDSHIRE. Une décision plus que judicieuse car l'ancien emplacement du centre sera anéanti lors des raids aériens allemands sur la capitale. Privée de son centre logistique, la RNLI aurait rencontré d'énormes problèmes pour exploiter sa flotte !

Première intervention.

Au 8ème jour de conflit, le canot d'ALDEBURGH se porte au secours du vapeur "MAGDAPUR" qui vient de heurter une mine à 3 km de la côte du SUFFOLK. Il y a 5 tués et le navire coule. Le canot ramène 74 survivants noirs de carburant et

Canot "Abdy Beauclerk" de la station RNLI d'Aldeburgh. C'est cette embarcation qui s'est portée au secours du vapeur "Magdapur". Construit en 1931 aux chantiers navals J.Samuel White à l'île de Wight, ce canot de 41 pieds (12,5m) était propulsé par 2 moteurs diesel de 35 ch. Il fut en service jusqu'en 1959. Il est aujourd'hui rebaptisé St Ida et navigue en Irlande du Sud. Photo - Royal National Lifeboat Institution

pour la plupart blessés. Après leur débarquement, deux heures et demie seront nécessaires pour nettoyer le canot couvert de sang et de pétrole !

Durant la "drôle de guerre".

Les sept premiers mois du conflit verront une stagnation des opérations de guerre terrestres. Qualifiés de "drôle de guerre" ou "unreal war". Mais en mer le conflit est bien réel. Les Allemands tentent d'entraver le trafic maritime de la Grande-Bretagne (en Atlantique et en Mer du Nord). Ils utilisent la première de leurs armes secrètes : la mine magnétique.

Ses effets seront désastreux : 135 navires marchands et 38 navires de guerre sont détruits. Ce qui entraîne la mort de 794 marins civils et 2.162 marins de la Royal Navy.

Pour la RNLI ce seront les sept mois les plus actifs en 115 ans d'existence. Ses canots sauvent près de 2.000 vies. Et cela par un hiver extrêmement rigoureux. Au retour des interventions, il faut déglacer les embarcations ... et les vêtements du personnel !

Evacuation de Dunkerque.

En mai 1940, les Allemands prennent l'offensive sur le continent. Elle se traduit par une sévère défaite alliée engendrant notamment l'évacuation de Dunkerque (opération "DYNAMO") à laquelle participera la RNLI (voir notre relation détaillée dans le Raccord n°84).



Obscurité, silence et discipline.

La Grande-Bretagne craint alors une invasion de son territoire par les Allemands. Elle prend des mesures de défense passive qui vont singulièrement compliquer la tâche des sauveteurs.

Occultation d'abord. Les fanaux des ports et la quasi-totalité des phares et des bateaux-phares sont éteints. On maintient uniquement les bouées lumineuses des principaux chenaux. Les feux de navigation des navires sont réduits au quart de leur puissance. Ils peuvent être allumés uniquement s'il y a danger de collision. La mise à flot des canots doit s'effectuer sans éclairage. Seule la lampe éclairant la boussole est tolérée. L'emploi du projecteur de recherche est proscrit.

Les stations de sauvetage ont l'interdiction de tirer les fusées-pétards pour alerter leurs personnels. Elles doivent établir un système de messagers (piétons ou cyclistes) pour convoquer ceux-ci. Les communications par radio sont restreintes ou carrément réduites au silence.

Les épaves ne sont plus signalées par bouées lumineuses.



La Royal Navy prend le contrôle total des côtes. La sortie des canots est soumise à son autorisation.

Les missions des canots seront menées à bien grâce au sens de l'orientation des équipages et leur fine connaissance des secteurs côtiers qu'ils desservent. Ne l'oublions pas : à cette époque, les canots ne sont pas équipés de radar !

Mouvements de personnel.

Les jeunes sauveteurs sont peu à peu enrôlés dans les forces armées. Afin de pallier la réduction des équipages, des sauveteurs à la retraite reprennent du service. De plus, dérogeant à sa pratique, la RNLI recrute du personnel non amariné : employés, agriculteurs, mineurs, policiers. Il est nécessaire de former et encadrer celui-ci.

Bataille d'Angleterre.

endant l'été et l'automne 1940, la Grande-Bretagne est soumise à d'intenses bombardements aériens. De nombreux avions anglais et allemands sont abattus en mer. Les canots récupèrent les aviateurs anglais (avec notamment Richard HILLARY, un descendant du fondateur de la RNLI) de même que les Allemands. Des critiques s'élèvent contre le sauvetage des ennemis. La RNLI fera clairement savoir que sa mission est "sauver les vies humaines toutes nationalités confondues". Noble réponse.

Les sauvetages.

Impossible de décrire tous les sauvetages menés au long du second conflit mondial.

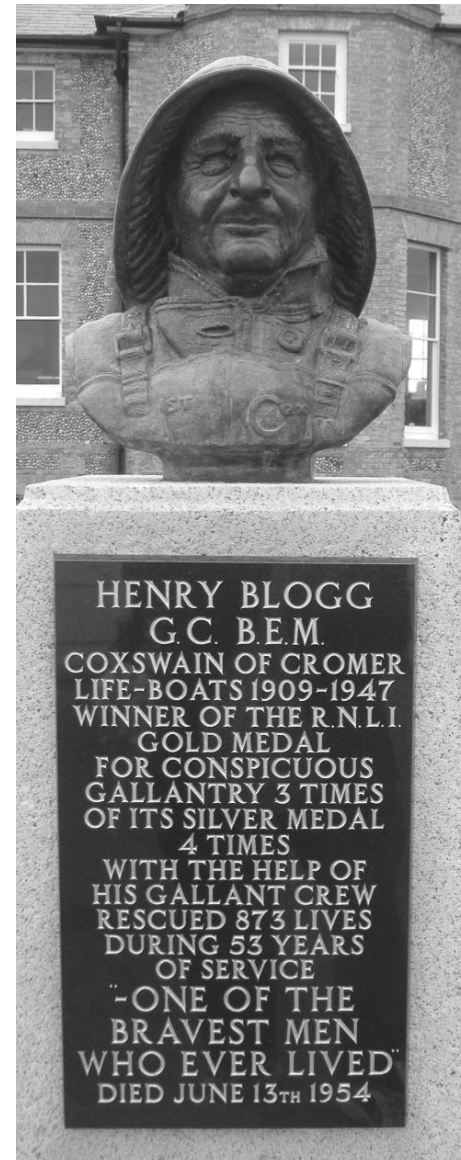
Canot de sauvetage "H.F.Bailey" de Henry BLOGG (1935). Ce canot de la classe watson fut construit en 1934. D'une longueur de 14m pour un tirant d'eau de 1,8 m, il pèse 19 t. En service jusqu'en 1949 à Cromer, il fut transféré en Irlande du Nord en 1946. Mis en réserve en 1969, il est, aujourd'hui, visible à Cromer au musée installé dans la boathouse n° 2.

On doit cependant citer l'exploit réalisé par Henry BLOGG, le patron du canot de CROMER...

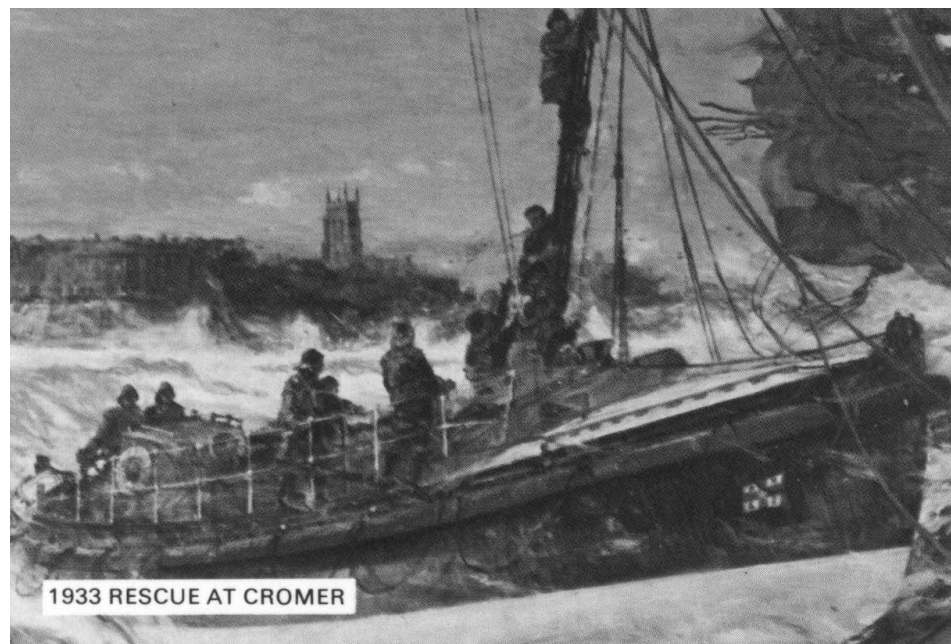
Trompé par l'obscurité, un convoi de quatre cargos navigue droit au rivage. Les navires s'échouent et se brisent par l'effet d'une mer démontée. Une flottille de six canots RNLI est dépêchée vers les lieux sous le commandement de BLOGG. Au risque de fracasser son canot, BLOGG l'engage PAR-DESSUS LE PONT d'un cargo, entre les superstructures où il recueille 16 marins. Faisant une nouvelle fois preuve de hardiesse et d'habileté manœuvrière, il réédite la même action d'éclat pour un autre cargo et sauver encore 19 naufragés. Au total, l'opération soustrait 119 hommes à une mort certaine. Dont 88 sont à porter au crédit direct de l'action de BLOGG. Ce dernier recevra la médaille d'or de la RNLI et la médaille de l'Empire Britannique. Patron légendaire, il prendra sa retraite en 1947.

Dernière intervention.

Si la guerre se termine à 00h01, le 8 mai 1945, la veille encore deux canots se portent au secours d'un dragueur de mines norvégien (torpillé ou ayant heurté une mine). Après une longue recherche, tout ce qu'ils retrouvent du navire et de son équipage de 32 hommes ... ce sont deux coussins ...



Buste en bronze de Henry Blogg visible au North Lodge Park à Cromer.





Bilan général.

En 5 ans, 8 mois et 6 jours, les canots RNLI ont sauvé 6.376 vies. C'est-à-dire plus que durant les 18 années de paix précédant le conflit. Ce nombre n'inclut pas les 3.400 soldats évacués à Dunkerque par les canots de RAMSGATE et MARGATE.

Au cours des 3.760 interventions, 13 sauveteurs ont perdu la vie dont 3 seulement par l'action directe de l'ennemi.

La RNLI a distingué ses sauveteurs par l'octroi de 8 médailles d'or, 43 d'argent et 153 de bronze.

- A la veille du conflit, la société traçait un plan pour construire 29 canots. Ce projet fut annulé, l'industrie navale étant orientée uniquement vers l'effort de guerre. Les canots existants furent souvent endomma-

gés, certains même à plusieurs reprises. Quelques stations de sauvetage furent touchées par bombardement.

La RNLI perdit trois canots réquisitionnés par le gouvernement pour des missions spéciales. Les îles Anglo-Normandes (JERSEY, GUERNSEY) ayant été occupées par les Allemands, leurs canots continuèrent leur mission sous le contrôle de l'ennemi.

Enfin la RNLI reçut le renfort inattendu de deux unités évadées du continent : le canot français de MOLÈNE (Bretagne) et un canot belge dont, malgré nos recherches, nous n'avons pas retrouvé le port d'origine. Cette dernière embarcation regagna la Belgique en 1947.

Conclusion.

Nous espérons avoir mis en évidence les magnifiques prestations d'une société de sauvetage purement civile malgré les très dures conditions de fonctionnement induites par l'état de guerre. Elles ont encore accru le capital de sympathie dont jouissait cette institution auprès des Britanniques.

Marcel VANDERBRANDEN



Lifeboats
Royal National Lifeboat Institution

LE SAVIEZ-VOUS ?



Une première à la RNLI

C'est Sir William HILLARY qui fonda, en 1824, la "National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck". De descendance française, Hillary eut une vie aventureuse. Il leva notamment à ses frais une légion d'infanterie de 1.400 hommes qui combattirent durant les guerres napoléoniennes. Très impressionné par les sinistres maritimes, il résolut d'organiser et de coordonner les secours en mer autour de la Grande-Bretagne.

Trente ans plus tard, son oeuvre fut rebaptisée "Royal National Lifeboat Institution".

Mais il fallut attendre 1960 pour que la société enregistre pour la première fois un événement très insolite au cours d'une intervention. Elle eut pour théâtre les îles HÉBRIDES (WESTERN ISLANDS). Celles-ci forment un archipel bordant la côte occidentale de l'ÉCOSSE. Il regroupe 500 îles (dont un cinquième environ sont habitées). Terres humides et peu fertiles où vit une population de langue gaélique et de religion catholique.

Le canot de sauvetage de l'île de BARRA transportait une femme enceinte du sud de l'archipel vers un hôpital situé plus au nord. Au cours du voyage, elle mit au monde un bébé. La mère et l'enfant arrivèrent à bon port. Quant à l'équipage ... il se remettait de ses émotions !

Cette "première" pour la RNLI, ne l'était pas au niveau mondial. La France avait déjà rapporté que le canot de sauvetage de l'île de MOLÈNE (Bretagne), le "Jean Charcot I" fut aussi transformé en maternité au cours d'un transport en juin 1940. Le bébé, né en mer, se prénomme Francis, vit toujours aujourd'hui, et son surnom dans l'île est "Charcot". On se demande pourquoi? Il est réjouissant de constater que les sauveteurs en mer connaissent également des interventions pas tragiques.

Marcel VANDENBRANDEN



*Au-dessus : Statue de bronze du fondateur de la RNLI Sir William Hillary regardant au loin par dessus le port Douglas à l'île de Man - © Peter Killey - www.manxscenes.com
Ci-cpntre : Canot Jean Charcot I de l'île de Molène en service jusqu'en 1957- Les Canots de sauvetage de chez nous - Jean-Yves Brouard - Editions MDM - 1999*