

LES RESCAPÉS



LES CLUBS DES « AVIATEURS SURVIVANTS »

CATERPILLAR CLUB



Insigne du Caterpillar club



Carte du Lieutenant Bertrand HALLUM (ABSA 39/45)

En 1922 le fabricant de parachutes canadien Irvin créa le Caterpillar club réservé aux aviateurs ayant été sauvés par le parachute de cette marque. Caterpillar signifie chenille ou ver à soie, matière dans laquelle sont fabriqués les parachutes. La devise du club est « la vie ne tient qu'à un fil de soie ». Irvin attribue un insigne ou un pin's à chaque membre du club. Celui-ci représente un ver à soie sur lequel est inscrite la mention Caterpillar. D'autres fabricants l'imitent pendant la guerre. Si chaque fabricant établit un certificat au nom de sa marque, tous choisissent d'avoir le même insigne et la même inscription qu'Irvin. Les candidats doivent postuler en fournissant les justificatifs de leur saut et la marque en étudie les conditions. En sont par exemple exclus les parachutistes ayant pour mission de sauter avec leur parachute.

Ce club est très prisé et les aviateurs rescapés n'hésitent pas à postuler pour y rentrer.

Avec la guerre et les nombreuses autres situations de sauvetage, d'autres clubs similaires naissent.

De retour de mission de bombardement à bord de son B17, le lieutenant Hallum voit son appareil touché par un obus de 88 mm de la Flak. La queue arrière est détruite et le mitrailleur a été projeté dans les airs. Le circuit d'oxygène est hors service et le lieutenant Hallum arrive à maintenir le contrôle de son bombardier puis à descendre jusqu'à une altitude où l'équipage peut mieux respirer. Malgré les dégâts il arrive jusqu'à la côte de l'Angleterre et il ordonne à son équipage de sauter en parachute. Il retourne l'avion en direction de la mer pour qu'il ne s'écrase pas sur des habitations et saute à son tour en parachute. Il sera récompensé de la Cross Distinguished Flying pour son courage et sa maîtrise dans une situation désespérée

FLYING BOOT CLUB



Insigne du Flying boot club

Ce club est réservé aux aviateurs abattus en territoire occupé par l'ennemi et qui ont réussi à s'en échapper. L'insigne choisi est une botte d'aviateur ailée qui symbolise le long périple que devaient réaliser les aviateurs pour rejoindre l'Angleterre, souvent par l'Espagne, généralement à pied, mais toujours avec l'aide de la Résistance.

Les détenteurs de cet insigne sont perçus comme des miraculés et en sont très fiers.

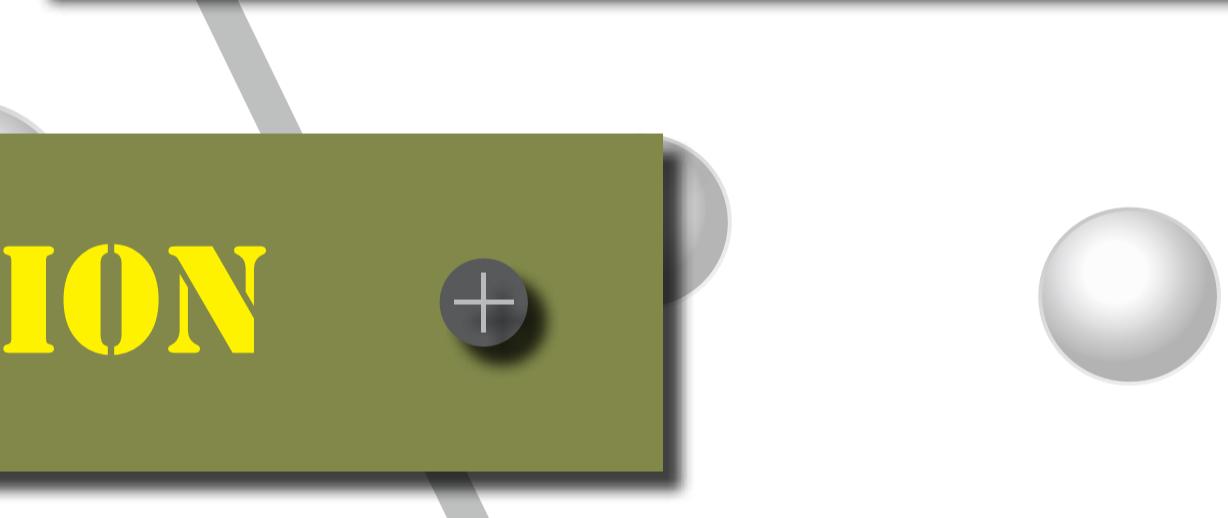
GOLDFISH CLUB

Il est réservé aux aviateurs rescapés après un saut en parachute en mer ou un amerrissage. Il comprend également un écusson qui est un poisson ailé au dessus de vagues. C'est le moins attribué des trois, tant les chances de survie en mer sont minces par temps de guerre et dans les eaux froides.

Ces insignes n'étant pas officiels, ils se portent au revers de la veste.

Très rares sont les aviateurs ayant pu remplir les conditions des trois clubs.

Evidemment les aviateurs des nations ennemis sont exclus de ces clubs.



Sauvetage de pilotes par un hydravion Catalina

LES FILIÈRES D'ÉVASION



« Il faut deux ans et 30 000 dollars pour former un pilote » (Lucien DUMAIS, cofondateur du réseau Shelburn).

Entre le début de l'année 1941 et l'année 1943, les services secrets britanniques et français créent des filières d'évasion destinées à ramener en Angleterre les pilotes d'avions abattus en territoire ennemi. Elles acheminent les aviateurs à travers la France, via les Pyrénées et l'Espagne, vers l'enclave Britannique de Gibraltar d'où ils rejoignent le Royaume-Uni.

Ces filières nécessitent la mise en place d'une logistique avec des hébergeurs, guides et passeurs afin de circuler en France avec ces aviateurs étrangers.

Parmi les filières constituées, citons les plus importantes : Comète, Pat O'Léary, Bourgogne, Françoise, Fillerin, Marie-Claire...

Pendant toute la guerre, environ une cinquantaine de réseaux et groupes seront ainsi constitués en filières et coopéreront bien souvent ensemble. Certains, démantelés par les services allemands, n'ont qu'une durée éphémère.

En Bretagne, de février 43 à juillet 44, des évasions maritimes sont organisées par les filières Sibiril, Bordeaux-Loupiac, Var, Dahlia, Oaktree, Shelburn.

Plusieurs centaines des membres de ces filières seront arrêtés et pour certains fusillés ou déportés dans les camps d'où ils ne reviendront pas tous.

Après le Débarquement, les aviateurs rescapés sont cachés dans les maquis de la Résistance et y attendent la Libération.

RÉSEAU « SHELURN »



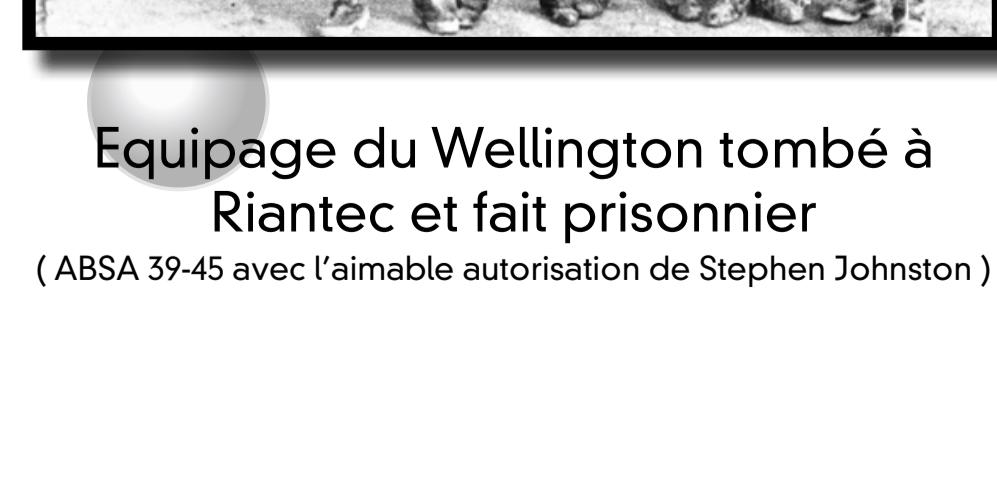
Fausse carte d'identité du Flying Officer K B Woodhouse du 401 Squadron de la RACF (ABSA 39/45)

Le réseau « Shelburn », créé par le MI 9 (Military Intelligence, département numéro 9) de l'Intelligence service britannique a pour mission le rapatriement en Angleterre des parachutistes et aviateurs alliés dont l'avion a été abattu dans le ciel de France.

Cette filière d'évasion est établie en lien avec les réseaux Front national et Libération-Nord.

Les aviateurs abattus en France ou en Belgique sont d'abord acheminés vers Paris. Ils sont envoyés ensuite par le train à Saint-Brieuc, Guingamp ou Châtelaudren. Par le « petit train » des Côtes-du-Nord, ils gagnent la région de Plouha, où ils sont cachés. Lorsque le message « Bonjour à tous à la maison d'Alphonse » est diffusé par Radio-Londres, les aviateurs sont amenés, la nuit suivante, au domicile de Jean et Marie Gicquel, dite « Maison d'Alphonse ».

Le réseau utilise les vedettes rapides MGB (Motor Gun Boats) de la Royal Navy, guidées notamment par David Birkin (le père de l'actrice et chanteuse Jane Birkin). Ces vedettes évacuent par mer agents et pilotes depuis la plage bretonne de l'Anse Coch à Plouha dont le nom de code est « Plage Bonaparte ».



Équipage du Wellington tombé à Riantec et fait prisonnier (ABSA 39/45 avec l'aimable autorisation de Stephen Johnston)

Huit opérations sont menées avec succès du 28 janvier 1944 au 9 août 1944, permettant de rapatrier 142 pilotes alliés et chargés de mission en Grande-Bretagne.

Les aviateurs qui sont fait prisonniers sont prioritairement interrogés par des officiers de la Luftwaffe puis dirigés vers des camps en Allemagne. Si dans de rares cas la population Morbihannaise collabore à la capture de certains, la majorité de celle-ci aide les aviateurs alliés et quand ils sont fait prisonniers leur rend hommage comme on l'a constaté à Auray et à Etel.

La sentence de l'armée allemande pour qui aide un aviateur c'est la mort.