

Voici le mot du président pour août 2011

Bien le bonjour amical à tous les anciens des LST

- Le rendez-vous habituel de fin de mois qui se présente sous deux textes : le mot habituel et puis la suite des tribulations de la navigatrice en solitaire Laura Dekker qui est arrivée hier au Vanuatu, dans la capitale, Port-Vila. Cette jeune fille nous étonne par son allant, par la façon dont elle manœuvre son bateau de onze mètres et quelques et de la façon dont il semble bien qu'elle fait corps avec lui. Il est impossible de croire au vu de sa pratique qu'elle n'a pas encore 16 ans. Nous pouvons lui souhaiter bonne suite pour les traversées à venir, elle n'est qu'à la moitié de son voyage ; elle vient de passer le méridien 180, la ligne de changement de date.

- Sans oublier les hommes morts en Afghanistan tout récemment, le journal Cols Bleus dans son numéro de samedi dernier à rendu un hommage appuyé aux deux gradés que la marine vient de perdre. Il s'agit du second maître fusilier, promu maître à titre posthume, Benjamin Bourdet, mort au combat contre les talibans en Afghanistan. Il était âgé de 30 ans et avait huit années de service. Il était fusilier commando affecté au commando Jaubert. Tireur de précision, il avait participé à une action anti piraterie lors de l'attaque du thonier « Saint-Vincent ».

Le second disparu, c'est le second maître Théophile Hoata, un Polynésien de Moorea, mort dans la nuit du 5 au 6 juillet à bord de la frégate Georges Leygues, engagée au large de la Lybie ; il était âgé de 30 ans et avait dix ans de service. Il était électronicien d'armes. Il avait le brevet de plongeur de bord et allait faire son BS en 2012. Il est mort brutalement au milieu de ses camarades. Je pense comprendre qu'il est décédé pendant son quart.

Leur éloge funèbre a été prononcé par l'amiral Labonne, adjoint organique à Brest de l'amiral commandant la Force d'action navale.

Ce mois-ci, nous allons parler du Golo



Le LST 973, c'est le numéro US que portait le Golo. Il fut mis sur cale le 25 novembre 1944 aux chantiers de Bethlehem-Hingham shipyard dans l'état de Massachussets, sur l'Atlantique donc. A cette époque, les opérations du débarquement de Normandie étaient déjà terminées... Mais on construisait des bateaux, ceux-là et d'autres, du LCVP au porte-avions, à tour de bras pour les opérations futures du Pacifique. Sa construction fut rapide : 32 jours, les équipes de soudeurs et surtout de soudeuses devaient commencer à être rôdées. On sait que dans les chantiers navals beaucoup de femmes étaient devenues soudeuses, ce n'était pas un travail trop pénible pour ce sexe. 32 jours plus tard, le 27 décembre, c'était son lancement et un mois pile plus tard le 27 janvier 1945, il rentrait en service. Il fut désigné pour le Pacifique mais on

ne lui connaît pas d'action opérationnelle ; la guerre étant terminée, il remplit des missions liées à l'occupation jusqu'en février 1946 ; est-il allé au Japon, je n'en sais rien. Il quitta le service de la Marine et fut remis à l'Armée de terre US ; le LST 973 est donc devenu biffin le 24 mai 1946.

Mais la guerre de Corée est commencée en juin 1950, le LST réintègre la marine US le 6 septembre 1950, il est baptisé d'un nom : Trapp. Il est remis en service à une date que je ne connais pas, son commandant, un lieutenant, se nomme George Irwin Purdy. Il part donc pour la Corée, certainement bourré à bloc de matériel, au-dedans et sur le pont, comme il le sera un an et demi plus tard, avec un équipage français, dont je ferai partie, pour une seconde traversée du Pacifique d'Est en Ouest, vers Haiphong.

A la guerre de Corée, il a quatre opérations à son actif :

Il était présent lors d'une attaque nord-coréenne les 12 et 14 septembre 1950

Il était présent également lors de l'attaque chinoise communiste du 3 novembre au 28 décembre.

Il était présent au débarquement d'Inchon le 15 septembre 1950

Il était présent lors de la contre offensive de l'ONU du 30 janvier au 3 avril 1951

Le débarquement d'Inchon s'est assez mal passé, il y eut trois blessés à bord, par tirs adverses, dont un sérieusement ; le matelot Rocky Stroud a eu deux vertèbres cassées.

En février 1946, selon Calvin Bard, un matelot américain, le bâtiment était à Subic Bay, près de Manille.

C'est là - je l'ai appris par ailleurs - qu'il a eu une voie d'eau et qu'il a coulé, Oh ! pas profondément, heureusement le fond, vaseux sans doute, n'était pas loin et il a été de suite renfloué.

Il serait revenu aux Etats-Unis en 1950.

Le LST 973 était équipé de 2 LCVP ; son indicatif américain était NKKP et le français FADC. L'équipage US comptait 111 personnes, l'équipage français, ne dépassait pas 75 hommes.

Je l'ai déjà dit, c'est le 7 novembre 1951, qu'eut lieu, à San Diego, la cérémonie de remise du bâtiment à la France. Il était comme neuf ! Je vous fais parvenir la photo de cette cérémonie que certains ont déjà vue.

Bien entendu, les missions du Golo en Indochine furent d'opérer comme les autres avec les alligators et les crabes de la légion ; c'est le seul type de navire avec la foudre qui pouvaient les embarquer, en attendant les LSM qui arriveront à la fin du conflit.

- Pendant longtemps il apparaîtra des photos des LST qui sortiront des archives des particuliers ou bien des valises qui sont au fond d'un grenier et si un site comme navsource perdure, dans cinq ans, dans dix ans, dans cinquante ans et plus, des photos inédites feront encore leur apparition. Bien entendu ces anciennes vues, toutes en noir et blanc, sont dans la majeure partie des cas, présentées par les descendants des anciens marins qui étaient à bord durant le conflit. Il y a encore des LST qui n'ont pas de photos dans les pages de navsource et voyez-vous, dans la mise à jour hebdomadaire du 1^{er} juillet dernier, pour le LST 545, l'une d'elle vient de sortir de la malle où elle était enfouie ; c'est la première photo pour ce bâtiment, elle est bien belle, en noir et blanc mais un peu sombre. Ce LST est chargé du LCT 412 ; c'est à voir.

- Les LST : le plus grand programme de construction de navires du même type

En 1941, à Argentia, Roosevelt et Churchill adoptent les conclusions de l'Amirauté britannique : un débarquement en Europe est impossible sans navires spéciaux **en grand nombre**. Les chantiers britanniques étant surchargés, il revient au US Bureau of Ships le choix et la conception des navires de débarquement requis. Une réunion a lieu trois mois après la conférence d'Argentia entre britanniques et américains de laquelle découlent les premières esquisses des futurs LST. De plus, les USA sont sollicités pour construire 200 LST destinés à la Royal Navy dans le cadre du programme Prêt-Bail.

Un mois plus tard, les plans sont prêts pour la construction de navires de 100 mètres de long, 15.2 mètres de large et pouvant embarquer 2100 tonnes de matériels divers (véhicules, chars, etc). Le premier modèle réduit de LST est essayé en janvier 1942 au bassin d'essai des carènes David Taylor à Washington DC.

Le programme de construction des LST est d'une telle importance que la quille d'un porte-avion qui devait être posée sur cale dans la forme des chantiers de Newport News cède la place à la quille du premier LST le 10 juin 1942. Les premiers LST sont mis à flot en octobre 1942 et 23 d'entre eux sont en commission fin 1942.

Comme la plupart des chantiers côtiers des Etats-Unis sont occupés par la construction des navires de guerre et de commerce, le programme des LST est confiés à des chantiers ou des usines métallurgiques situées sur les bords de grands fleuves ou de grands lacs. Les coques sont assemblées par ces chantiers baptisés "Cornfield Shipyards" "chantiers navals des champs de maïs" puis remorquées jusqu'à la mer pour être terminées dans les chantiers côtiers.

Sur 1051 LST construits sur un total de 1152 commandés (101 commandes seront annulées fin 1942), 670 seront construits par ces chantiers fluviaux. Les délais de construction des LST sont réduits à quatre mois, puis à deux à la fin de la guerre. De son côté, la Grande Bretagne construit une quarantaine de LST et le Canada 26. Les Japonais imiteront les LST et en construiront plus d'une centaine.

De nombreux LST seront encore transformés pour d'autres usages :

- Landing Craft Repair Ships dotés de grues derrick, mâts de charge et treuils
- Mother Ships avec baraques sur le pont principal pour loger 40 officiers et couchettes dans le hangar pour 196 hommes ; un hôtel flottant, en fait.
- Navires hôpitaux : 38 LST de ce type serviront en Normandie et transporteront 31 035 blessés en Angleterre ; notre Rance fut l'un d'eux.
- Replenishment Ammunition Ship : navires de réapprovisionnement en munition.
- Aircraft & Helicopter Carriers : à la fin de la guerre, ces navires mettront en œuvre de petits avions légers d'observation et les premiers hélicoptères Sikorsky (Pour les avions, nous en avons déjà parlé)

Il s'agit des transformations les plus notables, mais il y en eut bien d'autres

- Lu dans la presse : Mis sur cale en janvier 2010, le Dixmude, le nouveau bâtiment de projection et de commandement de la Marine nationale est déjà prêt à quitter les chantiers STX France de Saint-Nazaire. C'est mercredi prochain 6 juillet que le Dixmude devrait quitter l'estuaire de la Loire pour mettre le cap sur Toulon, où il est attendu le 13 juillet. Il est bien arrivé à Toulon à la date prévue et vous pouvez voir ce magnifique bateau en photos sur le site « anciens cols bleus et pompons rouges »

- Du changement à la tête de notre marine. En effet, le chef d'état major de la Marine, l'amiral Forissier, en place depuis de 4 février 2008, va céder la place à l'amiral Bernard Rogel. Il a été nommé au conseil des ministres du 22 juin 2011 et prendra ses fonctions le 12 septembre prochain. Comme l'amiral Forissier l'était, l'amiral Rogel est un sous-marinier.

- On en parle moins ces jours-ci, je veux dire de la piraterie du côté Afrique dans l'Océan Indien, mais il n'y a pas que par là qu'il y a à faire gaffe, en effet je lis sur mon journal du lundi 25, qu'un bateau Italien à été attaqué dans le Golfe de Guinée, au large du Benin et que trois pirates étaient montés à bord. On n'en dit pas plus. Mais voila encore du boulot supplémentaire pour nos marins.

- Le porte-avions US John Fitzgerald Kennedy qui a été retiré du service 22 mars 2007, après avoir servi pendant 39 ans sera remplacé par un autre du même nom. Pour le CVN 78 qui portera ce même nom, le nom du président assassiné à Dallas le 22 novembre 1963, on a découpé la première tôle le 25 février 2011. Le 29 mai 2011, sa fille, Caroline qui avait été, toute petite, marraine du premier porte-avions de ce nom, l'a annoncé au pays. Il sera identique au Gerald Ford qui est en construction.

Longs de 335 mètres pour une largeur maximale de 80 mètres, ces navires afficheront un déplacement d'environ 95.000 tonnes en charge. Devant adopter des catapultes électromagnétiques et de nouveaux cœurs nucléaires ne nécessitant pas de rechargement pendant 50 ans, les futurs porte-avions auront un parc aérien comprenant 60 appareils (20 F/A-18 Super Hornet, 20 F-35 C, 6 EA-18 G Growler, 4 E-2 D Hawkeye et 10 hélicoptères), ainsi que 10 drones. L'USS Gerald R. Ford doit être livré à la marine américaine en 2015 et l'USS John F. Kennedy vers 2020. En attendant la livraison du Gerald R. Ford et de celui qui sera son sistership en 2014 et 2018, les Etats-Unis n'alignent plus « que » 12 porte-avions, dont 10 à propulsion nucléaire.

La suite de mes abeilles : nous nous attelons cette semaine, à la récolte du miel de tournesol qui sont défleuris et je pense qu'il y aura 100 kg, bien tassé.

Pour terminer voici un lien qui vous permet de voir une partie de notre marine de 1939, la guerre étant tout juste déclarée. Magnifique !

<http://www.ecpad.fr/marine-1939-semaine-du-9-octobre-1939>

Avec mes amitiés et bonne suite pour les vacances qui, espérons-le, seront moins mouillées que jusqu'à ce jour.

André Pilon

Laura pour mot du président du 31 juillet

Blog du 19 juillet

(Nous n'avons pas eu de nouvelles pour le 18 juillet).

Depuis mon arrivée aux îles Fidji, j'ai fait beaucoup de choses et rencontré beaucoup de gens. Comme je gonflais mon annexe pour me rendre à terre, une personne d'un yacht m'a informé que je ne devais pas y aller avant que les représentants des douanes et de l'immigration soient venus à bord pour une inspection. Je suis donc restée sur mon bateau le premier jour et j'ai attendu ces officiers de l'immigration qui ne sont venus qu'en fin de l'après-midi. Ils ont été très gentils et ils attendaient patiemment pendant que je remplissais consciencieusement les formulaires ; Une montagne incroyable de paperasses qu'ils avaient amenées avec eux. Alors que j'obtenais tous les coups de tampons nécessaire, le Midget 26 de Henk est arrivé à l'ancrage les agents n'ont pas eu envie de commencer son contrôle de suite alors qu'il était tout proche d'eux. Donc je n'avais pas le droit d'aller à bord de son bateau. Cependant j'avais promis à Henk, auparavant que je lui ferais quelques crêpes maisons lors de son arrivée à Suva. Sans monter à bord, je les lui ai portées. Je sais trop bien que ce n'est pas amusant de cuisiner juste en arrivant d'une longue traversée. Ensuite, je suis allée à Suva avec un résident local et nous avons été voir un film dans un cinéma. Ma dernière visite dans un cinéma remonte à loin dans le temps... Suva est une grande ville, elle est très agréable ; il faudrait du

temps pour s'y habituer, mais il n'en est pas question et je sens que Guppy et moi, nous ne tarderons pas à prendre le large.

Notes : Après presque un an de voyage et de mer (elle en est à son 333^{ème} jour), après avoir parcouru plus de 20 000 kilomètres, Laura est rattrapée par une montagne de paperasse au milieu de l'Océan Pacifique ! Et puis, malicieusement, elle se moque des fonctionnaires de Fidji qui ne veulent pas faire ce jour ce que l'on peut reporter au lendemain (contrôler Henk qui vient d'arriver alors qu'ils se trouvent tout à côté). En un mot, et c'est bien connu : pourquoi faire simple alors que l'on peut faire compliquer. Et ces fonctionnaires justifient ainsi leur nombre et leur place. Tout cela semble la troubler puisqu'elle envisage de prendre rapidement le large. On la comprend e elle nous laisse entendre que Guppy piaffe de repartir.

Blog du 22 juillet 2011

Ma vie est vraiment pleine de surprises... à partir de demain et pour quelques jours, je n'aurai pas l'occasion d'envoyer beaucoup de blogs car je suis invitée à bord d'un grand bâtiment gréé en carré goélette qui était à l'ancre à côté de Guppy. Demain, ce bateau va dans la partie nord des Fidji et je suis invitée à une tournée de plonge. Bien sûr, je n'ai pas dit non. La partie nord des Fidji se présente comme un merveilleux paradis pour les pêcheurs sous-marins et c'est quelque chose que j'ai vraiment envie de voir et d'y assister... Alors probablement que j'aurai bien plus à dire quand j'en reviendrai. Henk va veiller sur Guppy pendant que je vais être au loin et je lui ai rajouté un peu de chaîne pour qu'il soit plus en sécurité. J'ai passé le reste de la journée à la baignade ou en faisant quelques petites corvées de rangement à bord. C'est la belle vie ! Quand je serai de retour, je pense qu'il sera temps de reprendre la route. Et à nouveau, Guppy et moi, nous allons reprendre notre train train quotidien à la mer.

Note : Il y a une zone de pluie qui vient de toucher les îles Fidji, ce sont les perturbations du front polaire Sud. Par temps non tempétueux, un bateau est en sécurité en mouillant une longueur de chaîne équivalent à trois fois la hauteur d'eau qui se trouve sous la quille, Laura semble en avoir mis un peu plus avant son départ, elle a eu connaissance sans doute de l'arrivée de cette perturbation.

Blog du 27 juillet

Je suis de retour de mon aventure à bord du trois-mâts goélette Alvei et ça a été super. Malheureusement, il n'y avait quasiment pas de vent alors nous ne pouvions pas rester sous voiles. Le Alvei est équipé d'un super gros moteur SABB bicylindre. Et ce n'est pas rien d'entendre son bruit toute la journée. Le premier jour, nous sommes partis pour une petite île au Nord de Fidji, j'en ai profité pour faire connaissance avec l'équipage. Nous avions prévu de faire de la plongée mais comme j'avais froid mes oreilles ont peiné et j'ai eu des maux d'oreilles. Aussi, au lieu de cela, j'ai décidé d'aller plonger en apnée dans les eaux cristallines et ce fut tout aussi bien. J'ai pu goûter pour la première fois avec la boisson traditionnelle appelée kava, fabriquée avec la racine de la plante appelée Kava ; et j'en suis arrivée à la conclusion que je ne recommencerai pas à goûter cette boisson une nouvelle fois. Beurk ! cette boisson avait un goût de vaisselle. Hier matin donc, je suis revenu vers l'île principale à bord d'un bateau local, pour les dix milles qu'il y avait à parcourir. Car le Alvei, continuait plus loin sa navigation avec les touristes. Il était évident qu'il ne repartirait pas vers Suva ce jour et j'étais donc échouée à terre. Une fois de retour à Suva, j'étais heureuse de retrouver Guppy à l'ancrage tout aussi beau,

tout aussi calme qu'auparavant. Comme c'était bon d'être de retour chez soi après cette absence ! Je pense qu'il va y avoir de bons vents dans les tous prochains jours et je vais essayer de partir tôt demain matin. Je vais lever l'ancre et mettre le cap vers le Vanuatu.

Notes : Départ demain donc pour un nouveau segment de son tour du monde vers le Vanuatu, anciennement les Nouvelles-Hébrides ; distance à parcourir environ 1000 kilomètres. Il n'y a pas de tempête en vue sur sa route.

Tous ceux qui ont fait la Polynésie ont entendu parler du Kava, certains ont pu y goûter, pas moi. On obtient cette boisson par mâchage en groupe par personnes âgées de préférence de la racine du Kava que l'on recrache à qui mieux mieux dans un Kumete, un récipient, on y verse de l'eau et le tout fermente grâce aux sucres qui se trouvent dans la salive. La boisson, qui n'est pas très ragoûtante, est euphorique et puis quelque peu anesthésiante. C'est connu dans tous les Pacifique.

Blog du 28 juillet 2011

Une fois encore le vent a faibli, mais il souffle toujours de l'arrière. Goupil roule fortement et pour conséquence tout ce qui à bord n'est pas amarré est répandu à terre. Cela ne serait rien si ce n'était mon bol de cornflakes qui a atterri par-dessus tout cela. (suit une ligne non traduite au sujet de ses voiles), je peux ainsi garder les écouteilles ouvertes et le soleil peut de temps à autre entrer à l'intérieur. Je me sens ainsi très bien, et j'espère que le vent ne va pas faiblir encore. Si Guppy continue à filer à six nœuds il y a bonne chance que j'arrive à Vanuatu (non compris)... Outre un cargo la nuit dernière, il n'y a pas grand-chose à voir par ici ; pas d'oiseaux, pas de poissons ; les derniers dauphins que j'ai pu voir sont ceux que j'ai rencontrés sur ma longue croisière : Galapagos-Marquises. C'est vraiment triste. Je viens de passer le méridien de la Nouvelle-Zélande. Cela m'ennuie de ne pas aller là-bas mais c'est à 1200 milles nautiques d'ici... Mais j'ai dit à Guppy que nous irons dans un proche avenir.

Notes : je n'ai pas compris ce qu'elle a voulu dire pour son arrivée au Vanuatu, je pense qu'à cette vitesse, elle arrivera samedi ou dimanche. Cela la chagrine de laisser la Nouvelle-Zélande loin dans le sud, on sait que c'est son pays natal, aussi elle promet à son bateau de l'y conduire un jour proche. Actuellement sur l'archipel de Vanuatu, c'est un peu perturbé mais cela ne semble pas trop méchant, de la pluie probablement.

Blog du 29 juillet

J'ai apprécié une très bonne nuit de sommeil ; l'alarme radar ne s'est pas déclenchée une seule fois, et même pas, non plus, l'appareil qui détecte les navires à plus de 40 nautiques. Pourtant, j'ai dû aller à l'extérieur six fois pour corriger un peu ma route. La houle a un peu faibli et le vent souffle sur un meilleur angle de l'arrière de sorte que Guppy a maintenant toutes ses voiles dehors. Malheureusement, le soleil a disparu très tôt et a été remplacé par des nuages gris et de la pluie, mais en trop faible quantité pour en recueillir pour mes besoins. Comme chaque jour, j'ai apprécié aussi de parler en BLU, avec d'autres marins à Tahiti et au Tonga ; et puis aussi de parler avec Henk qui, avec son petit voilier est à 100 nautiques derrière moi. Pendant ce temps, j'ai commencé à lire un nouveau livre, l'ouvrage de Bernard Moitessier : la « Longue Route » qui participait à un tour du Monde à la voile sans escale et a décidé de continuer vers Tahiti au lieu de rejoindre le but. Ce livre m'a été donné par quelqu'un qui a pensé que c'était une bonne lecture pour moi, croyant peut-être que je pourrais faire la même chose. Encore 115 milles pour arriver à Port-Vila et les chances d'arriver de jour sont de plus en plus sûres. Cependant il est probable que je ne remplirai pas la procédure de dédouanement pendant le week-end parce que j'aurais des frais

supplémentaires, et au plus haut. Je vais donc attendre lundi pour aller à terre. Guppy et moi, sommes de très bons amis nous pouvons passer ce temps ensemble.

Notes : Laura va donc faire escale à Port-Vila qui est la capitale de Vanuatu, où elle doit arriver ce samedi matin. Bien entendu, nous avons presque tous lu l'ouvrage de Bernard Moitessier. L'heure, au Vanuatu est UTC +11 Laura a donc 9 heures de plus que nous. le satellite météo nous montre quelques pluies sur le Vanuatu.

Blog de Laura du 30 juillet

Contrairement à hier, j'ai bien mal dormi la nuit dernière. Nous avons été touchés par de fortes rafales et par de l'orage qui faisait un méga show spectaculaire. A un moment où je passais dans le cockpit pour corriger ma trajectoire et pour me préparer à une prochaine bourraque, je me suis trouvée nez à nez avec un oiseau. Il était tranquillement assis dans le cockpit, il ne s'en pas envolé. Il a refus de manger et de boire et n'a même pas voulu manger un hareng à la sauce tomate. Comme il a fienté partout dans l'habitacle, je l'ai baptisé « le sale ». Maintenant, je suis ancrée au Vanuatu et « sale » est toujours là. Comme prévu, je ne passerai pas la douane avant lundi, je vais donc profiter d'une soirée tranquille à bord avec des vents redevenus calmes et une vue imprenable sur Port-Vila.

Notes : Sur le plan météo, elle va certainement avoir encore du mauvais temps au mouillage. En effet, le satellite, ce soir, sur la photo de 18 heures UTC, nous montre une perturbation arrivant d'ouest sur le Vanuatu. Son oiseau de mer n'aime pas les Pilchards, les harengs à la tomate.