

Février 2010

Bien le bonjour à tous les anciens des LST

Voici le mot du président pour février 2010, le rendez-vous habituel de fin de mois et en m'efforçant de toujours être ponctuel à quelques heures près.

Déjà un mois, déjà un douzième de l'année 2010 d'écoulé. Que faire pour arrêter, ou tout au moins ralentir ce défilé, la roue du temps ? et je pense qu'il y aura cinquante ans dans quelques deux semaines, je rentrais dans la marine, il me semble encore que c'est hier. Mais sachons moral garder afin d'être en forme pour la traversée qu'il nous reste à faire.

Ce 14 février 1950 en arrivant à Pont-Réan, de la marine, je ne connaissais rien, et j'avais comme chacun d'entre nous, sauf les inscrits maritimes, tout à apprendre. Si, je connaissais quand même la mer et les bateaux, avec mon entendement enfantin, par beaucoup de romans d'aventures, et de mer principalement, que j'avais lu entre 10 et 13 ans. Aussi de temps à autre, il m'arrive de relire un roman de mer, et hier j'ai repris l'Ile à hélice, de Jules Verne, c'est une histoire abracadabrante dont je ne me souvenais plus, mais l'île flottante et navigante se promène partout où je suis allé dans le Pacifique, depuis la Californie, alors cela permet de vivre plus facilement l'intrigue.

L'hiver se déroule conformément à ce que l'on peut attendre pour un mois de décembre et un mois de janvier froids comme nous les avons eu. Vers le 15 janvier, nous avons eu quelques gentils rayons de soleil et les abeilles qui sont dans notre cour en profitaient pour faire une petite promenade hygiénique, mais qu'elles ne s'y trompent pas, et elles ne s'y sont pas trompées, avec les moins huit degrés de ce matin, elles restent en boule, pelotonnées dans leur caisse en bois.

J'ai appris, au début de ce mois de janvier, que monsieur Surply, qui était notre officier en second du Golo en 1952, est décédé en cours d'année 2009. C'était le doyen de notre association, il avait 97 ans. Il y a environ une quinzaine d'années, j'avais correspondu par téléphone avec l'amiral Lévêque qui fut notre commandant sur le Golo en tant que capitaine de corvette et il m'avait dit ce jour-là que Monsieur Surply l'avait beaucoup aidé pendant notre stage d'entraînement aux Etats-Unis, car il avait déjà été affecté sur un LST ; c'est dans le cadre de notre petite association que j'apprendrai qu'il avait déjà embarqué sur le Laita avant le Golo. Il était donc le pilier du Golo.

A bord, nous avons tous aimé monsieur Surply et personnellement je garde un très bon souvenir de cet homme. Tous les trois jours pendant la traversée de l'Océan Pacifique San Francisco-Haiphong, j'étais de quart avec lui à la passerelle navigation pendant le quart de 4 à 8, un quart qu'il assumait, lui, tous les jours pour faire le décalage du tour des officiers. Quant au commandant Lévêque, peut-être disparu lui aussi, je serai une nouvelle fois sous ses ordres, mais indirectement, en 1970. En effet, alors qu'il était devenu amiral, il commandait le Centre d'Expérimentations du Pacifique et je me trouvais à la station météorologique de Puka Puka, aux îles Tuamotu.

Dans la mise à jour américaine de www.navsource.org pour les navires amphibies du vendredi 8 janvier, deux LST français sont concernés, ce sont le 326 et le 973. Le premier deviendra le Liamone en 1946 et le second deviendra le Golo le 7 novembre 1951. Pour le 326, il y a quatre nouvelles photos datant du temps où il était en service dans la marine anglaise, présentées par un marin du bord à cette époque et qui ne doit pas être jeune lui non plus. Les deux premières sont très intéressantes, Sur la première donc, le LST est chargé sur son pont du LCT 2483 et sur la seconde, il le met l'eau à Bombay, vers 1945. La mise à l'eau d'un LCT (qui, dans ce cas, fait plus du tiers de la longueur de son porteur, 119 pieds), à partir du LST, ce n'était pas rien, c'était quelque chose qui devait être impressionnant, on s'en rend compte sur d'autres photos de cette manœuvre où le LCT, alors que le LST porteur est incliné d'une quinzaine de degrés sur bâbord ou tribord, glisse sur une sorte de rampe sur laquelle il est posé et passe par-dessus bord en gardant un équilibre qui le ramène à l'horizontale et en position de flottabilité aussitôt qu'il a touché l'eau. Nous n'avons jamais fait ces manœuvres avec nos LST.

Pour le 973, ce sont deux coupures de journaux américains des 10 et 24 novembre 1951 qui relatent la remise de ce navire à la France et parlant un peu l'histoire du bateau, de ce qu'il a fait avant d'être français, dans le Pacifique, contre les Japonais et pendant la guerre de Corée. Comme vous le savez, étant membre de l'équipage, j'étais à la cérémonie.

Nous avons parlé le mois passé du capitaine Schultz qui était quartier-maitre de première classe et qui obtint pendant la guerre le grade de lieutenant et le commandement du LST 920

Pendant les opérations dans la Manche il fit partie du convoi EB 72 qui fut attaqué par les sous-marins allemands, le 14 août 1944, à l'entrée du canal de Bristol. Le LST 921 fut touché et se cassa en deux, l'avant restant à flot, ainsi qu'un LCT qui coula. Le capitaine Schultz a ordonné de ramasser les survivants dont le nombre fut de 65.

Le capitaine, comme il se doit, a rédigé un rapport que vous pouvez lire en cliquant sur le lien suivant : http://home.earthlink.net/~lst_920/report.html

A la fin de son rapport, il demande des récompenses pour une douzaine de ses hommes, qu'il cite, pour leur comportement pendant le sauvetage. On y lit le nom de l'enseigne Willcox qui reçoit l'étoile de bronze « pour ses efforts dans le sauvetage. »

Quelques temps plus tard, alors que le LST 920 navigue dans l'Océan Pacifique, ayant été nommé lieutenant, Willcox reçoit le commandement du LST 869. J'ai lu quelques part, mais je ne le retrouve plus, qu'il avait tout juste 21 ans !

La guerre est terminée ; il le commandera jusqu'en juillet 1946, de retour aux Etats-Unis, date à laquelle ce LST est retiré du service et vendu au commerce en Argentine où il prend le nom de *doña Micaela*.

Mais voilà qui va nous changer de parler toujours des LST américains. Il est vrai que chez eux le sujet est vaste, pensez donc ils en ont eu plus de mille en service en même temps ! et nous 11 seulement. A raison de 110 hommes d'équipage par bâtiment cela fait 110 000 marins, rien que pour les LST, bientôt trois fois les effectifs de notre marine actuelle ! Pensons-y toujours à l'effort de guerre des Américains. Ce qui va nous changer un peu disais-je, c'est que je viens de découvrir que les Anglais ont construit, eux aussi des LST. Pour le moment, je ne sais pas combien, mais j'ai des indices qui me laissent penser environ une centaine. Par contre, ils sont arrivés trop tard pour la guerre en Europe. Ils portaient des numéros de coque commençant à 3000. Quelqu'un d'entre vous a-t-il des informations à ce sujet ? Si oui, informez-moi.

J'en ai retrouvé un, et je peux donc vous dire que le LST 3035 a été lancé aux chantiers William Denny et frères à Dumbarton en Ecosse le 24 octobre 1944. La guerre était encore loin d'être terminée et on avait encore grand besoin des LST dans le Pacifique. Ce bâtiment servit dans la Royal Navy jusqu'au 1^{er} juillet 1946. Ce LST a-t-il participé à des opérations de guerre, je ne sais pas, mais si oui, cela dût être bref. Toujours est-il que, la guerre terminée, il passe à la Marine Australienne ce 1^{er} juillet 1946 et il y prit le nom de *Lae* (c'est le nom d'une ville en Nouvelle-Guinée). Il est bientôt placé en réserve en fin 1946 et ne fut jamais réactivé.

Un jour, on pense à lui et on le trouve bon pour la ferraille, il est vendu pour la démolition à des Chinois de Hong Kong, où il part en remorque en 1955 et chargé d'autres ferrailles. Ah ! mais, nom d'un chien, le LST ne veut pas aller mourir en Chine et ne se laisse pas faire, il s'échoue sur South Island Percy au large du Queensland. Il fut alors abandonné sur cette île après des essais de récupération infructueux. C'est la mer qui aura probablement eu raison de lui et de son chargement de métaux rouillés, au fil du temps et des tempêtes.

La Russie est intéressée par notre BPC *Mistral*. Je pensais qu'on pourrait lui vendre, mais dans le Monde du mardi 26 janvier, il y a toute une page sur cette affaire. En fait, ce n'est pas seulement un bateau que la marine russe désire, mais cinq, car comme dit un diplomate de ce pays au journaliste, nous avons cinq mers. Vont-ils acheter le *Mistral* et le copier dans leurs chantiers avec l'aval de la France ou bien seraient-ils construits en France ? on en reste à ces questions-là. Diplomatiquement, il semble que cela fait bruit, mais assez feutré.

Nous, des bâtiments *Mistral*, nous en avons deux pour le moment, un troisième est en construction aux chantiers STX de Saint-Nazaire et sera livré l'an prochain.

La construction d'un bateau, dit encore ce journal, c'est mille emplois pendant deux ans.

On a présenté le *Mistral* à Leningrad il y a quelques semaines, on n'avait jamais vu un bateau si gros sur la *Lena*.

Tant mieux pour les petits marins qui y sont allés.

Le *Mistral* avait fait escale au Havre qui est devenue sa ville marraine, du 13 au 17 novembre.

Malheureusement, je constate que la France est toujours un excellent marchand d'armes.

Comme j'en ai déjà parlé, je suis en correspondance de temps à autre avec monsieur Brouard qui écrit des articles pour le journal *le Marin*, un hebdomadaire paraissant le vendredi et traitant de la marine et des

choses de la mer dont j'avais entendu parler mais que je ne connaissais pas. Je vous précise que ce journal est très intéressant, ses articles sont des plus variés ; il traite surtout de la Marine de commerce dans toutes ses branches, des installations commerciales maritimes et du personnel de la marchande. Il s'intitule, l'hebdomadaire de l'économie maritime.

C'est du reste monsieur Brouard qui m'a mis la puce à l'oreille au sujet des LST de constructions anglaises dont je parle plus haut.

Tristes souvenirs lointains

En juillet 1967, le porte-avions Forrestal quitta Norfolk pour un déploiement au large du Vietnam à Yankee Station. Le 29 juillet, il était en opérations depuis quatre jours quand une roquette Zuni s'auto-alluma et explosa contre le réservoir externe d'un autre appareil provoquant une explosion qui déclencha un incendie, tuant 134 marins, en blessant 161 et en détruisant 21 appareils ; les dégâts ont coûté à la Navy 72 millions de dollars.

Tout le monde parmi nous est bien au courant que notre site a été repris par JC Rouxel ; il y a quelques modifications pour ce qui est de la présentation. Visitez-le et envoyez à Jean-Christophe des photos que vous pourriez encore retrouver dans le fond de vos tiroirs, de vieilles malles ou valises, ou bien des récits, des anecdotes, des copies de documents...

Pour ceux qui n'auraient pas sa nouvelle adresse, la voici : <http://lst.france.free.fr/>

Dans le mot du mois prochain, si vous le voulez bien, je vous emmènerai faire un petit tour à Hawaii.

Il ne me reste plus qu'à vous dire bonne nuit, et je vous donne rendez-vous pour le 28 février, à la même heure.

Avec mes amitiés.

André Pilon



LST 973 TO BE TRANSFERRED TO FRANCE

An LST of the Pacific Fleet Amphibious Force will be transferred to the French Government next week at San Diego under provisions of the Mutual Defense Assistance Program, it was announced this week by Vice Admiral I. N. Kiland at headquarters of the Pacific Amphibious command. The 328-foot ship, LST-973, will be manned by a French crew and is destined for operations in Indo-China.

The LST-973 returned to its home port of San Diego last May 26 after combat operations in the Korean theater. She took part in the initial amphibious assault on Inchon and later in the landings at Wonsan. In December, 1950, the ship carried troops and supplies from the besieged ports of Hungnam and Wonsan during the redeployment of UN forces from North Korea. In the latter operation, she was the last ship to leave the beachhead with rear guard troops. Present commanding officer of the 973 Lieut. Robert I. Trapp, USN, of Grand Island, N. Y., who also skippered the ship during her Korean operations.

Before the outbreak of hostilities in Korea, the vessel was based in Japan with the Army transport service and manned by a Japanese civilian crew.

Plans for the transfer ceremonies are not yet complete, the Navy said, but the 74 man French crew arrived November 4 in San Diego by air from the East Coast.

More than 200 vessels of all types have been transferred to foreign countries under MDAP in the past two years, the announcement said. The assistance program, including recently enacted mutual security legislation, now totals 14 billion dollars military aid to bolster collective defense efforts. 11/10/51

USS LST 973 CHANGED TO GOLO

The USS LST 973 had her name changed recently to the Golo when she was transferred to the French government under provisions of the Mutual Defense Assistance Program.

The French Consul General from Los Angeles, Monsieur Raoul Bertrand and Rear Adm. Francis X. McInerney, USN, commander of Amphibious Group Three, spoke at ceremonies held at Pier 3, Berth 32, San Diego Naval Station.

Capitaine de Corvette D. M. L. Levesque from Nantes, France, took command of the ship which is scheduled to operate in Indo-China with her crew of 74 French officers and enlisted men. The French crew arrived by air from the East Coast.

The ship returned to San Diego last May after combat operations in the Korean theater where she had taken part in the initial amphibious assault on Inchon and later in the landings at Wonsan. 11/24/51