

Mot du président pour février 2012

Bien le bonjour aux anciens des LST et à leurs amis

Bien, voilà, nous avons tous ensemble, en la suivant dans ses péripéties pas banales, ramenés Laura à bon port. Quelle aventure ce fut pour elle ! alors qu'elle a quitté son pays alors âgée de quinze ans. Nous avons fait un tour du monde avec elle, un tour du monde virtuel pour nous, mais que moi j'ajoute à ceux que j'ai déjà à mon « palmarès » ; du reste je n'étais pas allé à certains lieux où elle nous a conduits, l'Afrique du Sud, par exemple. Mais, en traçant sa route, elle nous a laissé sur notre faim pour ce qui est des informations sur les vents, surtout de la direction d'où ils venaient. Je m'en sortais grâce à mes quelques connaissances en la matière. Ce ne fut pas facile pour la repérer et dans l'Océan Indien pas du tout, pas plus, du reste que dans l'Atlantique Sud, puisqu'elle n'a pas donné sa prévision de route. Laura, nous a démontré qu'elle était une fille solide à la mer et qu'elle a bien géré son bateau. Elle n'a pas eu de pépin grave, je l'ai déjà dit, un accident d'auto à Bonnaire, et puis une blessure au pied en mer ; elle a touché une fois la roche vers Bora Bora. Ce n'est plus la navigation du temps de Le Toumelin ou de Moitessier et des autres, elle ne s'est jamais servi du sexant, du reste elle ne sait qu'à peine s'en servir, elle a appris sur le Stad Amsterdam, lors de son escale à Saint Martin avant le départ pour la boucle qui a duré un an et un jour. Elle ne sait pas faire le point astronomique ni les calculs nécessaires. Toute sa navigation s'est faite avec des procédés et machines modernes, GPS + Ordinateur, électricité fournies par panneaux solaires. J'en tremblais quand je l'ai vue foncer pour la traversée des atolls des Tuamotu et dans le détroit de Torrès, deux lieux qui étaient la terreur des solitaires de jadis. Bien entendu quand ce projet fut annoncé, personnellement j'étais contre, je l'ai écrit ; comment une gamine de 15 ans, même si elle a été souvent, voire toujours, en mer peut-elle avoir les connaissances nécessaires, et la force physique pour la manœuvre, et la résistance au mauvais temps au sommeil et à la solitude. Pour elle, 47 jours non stop dans l'Indien, 41 jours non stop dans l'atlantique, et cela à l'heure où les fillettes de son âge s'endorment bien souvent encore en berçant leurs poupées, voire en suçant leur pouce. Nous venons de découvrir un cas exceptionnel ! On entendra probablement parler encore de cette fille. Elle a exprimé sa rancœur contre les services sociaux de son pays qui voulaient lui interdire de partir ; mais ils avaient bien raison, et Laura je pense qu'elle le comprend, puisque c'est leur rôle de protéger les mineurs. Je pense que c'est en représailles, pas bien méchantes en fait, qu'elle est rentrée à Saint- Martin avec le pavillon de Nouvelle-Zélande, de qui elle a la nationalité pour y être née. Maintenant, il faut que Laura reprenne et continue ses études car, sur le plan scolaire, elle n'a rien fait pendant un an et demi.

Au début de janvier, on nous a bien dit et confirmé que décembre 2011 a bien été le plus doux de tous les décembre depuis que le service et les relevés de la météo existent en France, soit depuis 1854. Il semble bien que cela continue pour janvier. A l'heure où j'écris ce paragraphe de ma lettre, ce 26 janvier, on prévoit un refroidissement pour les derniers jours du mois. Ce serait bien normal. Par contre s'il a bien plu en décembre et un peu plus que la normal, pour le moment, janvier est déficitaire. C'est que les pressions sont restées hautes, vous l'avez remarqué sur votre baromètre. En effet l'anticyclone des Açores qui est le centre d'action de qui découle le type de temps sur l'Europe Occidentale s'étendait depuis « son pays » jusque sur la France. Cela nous donna quelque fraîcheur, des gelées en début de mois et par la suite rien que du temps doux, et qui dure, et des pluies qui ne peuvent qu'être que faibles.

En ce 31 janvier, ça y est le froid est bien là, l'anticyclone russe est en train de s'étoffer pour nous en envoyer une bonne bouffée, on s'attends à du moins 15 dans l'Est. Et bien, ces jours derniers, les abeilles en ont profité, et chaque heure de soleil qui pouvait survenir durant la mi-journée était bien employée par ces laborieuses petites bêtes qui s'en allaient visiter les chatons de noisetiers sauvages et rentraient à la maison avec quelques petites pelotes de pollen de ces arbres.

Mais avec le beau temps doux que nous avons, il y en a qui doivent se mordre les doigts, ce sont les marchands de gaz, les marchands de fioul et autres produits de chauffage. Tant mieux pour nos bourses, n'est-ce pas ? ils vont se rattraper maintenant.

<http://omahabeach.mulberry.free.fr/124-LST.html>

Avec le lien ci-dessus vous irez sur un site où pouvez voir des LST... dans leurs missions quotidiennes pendant la guerre, sur les plages de Normandie.

L'opération Tiger, un terrible drame dû sans doute à un manque de coordination et dans lequel un convoi de LST fut concernés, voir ci-dessous

L'exercice Tiger, une catastrophe.

Quelques semaines avant le débarquement du 6 juin 1944, un exercice de débarquement fut organisé sur les côtes du Devon au sud-ouest de l'Angleterre.

Cette opération d'entraînement, qui se voulait grandeur nature, fut un véritable fiasco puisqu'elle causa la mort de 749 soldats et de marins ; une grave erreur du commandement qui avait négligé l'escorte car même pour un entraînement les sous-marins allemands et les vedettes lance torpilles basées à Cherbourg veillaient ; C'était le troisième exercice de ce genre. La durée de celui-ci était prévue trois jours. La mission consistait à embarquer des troupes et leur matériel, plusieurs divisions avec le support d'unités navales et aériennes et utilisation de munitions réelles ; une répétition générale avant la mise à terre en Normandie.

La première vague se composait de LCT qui lanceraient des chars amphibies, des duckws précèdent l'infanterie. La seconde vague qui se composait de huit LST, Eux transportaient l'infanterie et tout son matériel. Ces LST formaient le convoi T4. Les LST transportent également des LCT sur leur pont. On les mettra à la mer en prenant une gîte importante. Et bien sûr sont équipés de LCVP.

Mais à Cherbourg des vedettes lance-torpilles sont basées et patrouillent dans la Manche. Les historiens pensent que les alliés n'ont pas connaissance de leur présence ; ce sont :

- la 5ème flottille : 6 vedettes travaillant par paires
- la 9ème flottille : 3 vedettes.

Caractéristiques de ces vedettes :

Longueur : 35 mètres.

Equipage : 21 hommes.

Vitesse : 45 nœuds

Armement : 1 canon de 40 mm et 1 de 20 mm, 2 tubes lance-torpilles et 2 torpilles de réserve. D'après leurs caractéristiques ce sont de puissants engins et les LST qui ont une vitesse maxi de 9 nœuds n'ont aucune chance de s'en tirer indemne.

Les huit LST qui composent le convoi T4 sont : 509, 515, 531, 496, 511, 499, 289, 58.

Chronologie :

- 27 avril 1944 : convoi de LST repéré par radar et sa présence est signalée aux vedettes de Cherbourg
- 27 avril 1944 : 19h30 : Le convoi se déplace à **6 nœuds** dans l'obscurité et le brouillard. Il vient de Tor Bay et se dirige vers les plages de la côte du Devon pour y débarquer.
- 27 avril 1944 : 22h00 : Les vedettes allemandes quittent Cherbourg pour engager le convoi T4
- 27 avril 1944 : 24h00 : Le convoi aperçoit des fusées éclairantes dont il ignore la provenance. Ces fusées sont en fait lancées par des E-Boat, des sous-marins ennemis qui arrivent.
- 28 avril 1944 : 01h30 : Le destroyer d'escorte est en réparation d'avaries à Plymouth. Aucune autre

escorte n'a encore été dépêchée sur le convoi.

Le QG de Plymouth est averti de la sortie des E-Boot. Le QG réalise enfin que le convoi ne dispose plus que d'une corvette d'escorte. Le HMS SALADIN et le HMS TANATSIDE sont envoyés pour renforcer l'escorte du convoi lequel se trouve à 17 miles de Portland. Les escorteurs, si tout se passe bien, mettront au moins 1h30 pour le rejoindre. Le convoi avance toujours à 6 nœuds vers la côte. Le LST 515 signale un tir de balles traçantes sur la fin du convoi. Le LST 507 en fin de convoi signale des tirs de balles traçantes qui ne le touchent pas. Il suppose que cela fait partie de l'exercice.

- 28 avril 1944 : 02h00 : Les E-Boot S 138 et S 136 lancent leurs torpilles sur le LST 507.

Le LST 507 est touché dans la salle des machines. L'incendie est incontrôlable et on donne l'ordre d'abandonner le navire.

L'incendie est remarqué par les LST 515 et 531. Pas de message de détresse. Dans l'obscurité et le brouillard le leader suppose que l'incendie n'a rien à voir avec le convoi, mais demande à l'opérateur radar s'il a repéré quelque chose de suspect sur son écran.

Il y a beaucoup de signaux sans pouvoir en déterminer la teneur. Le convoi continue sa route sans se douter du drame qui a frappé le dernier bateau.

- 28 avril 1944 : 02h15 : Le LST 531 est frappé de deux torpilles lancées par les E-Boot S 100 et S 143. Il est touché au centre à tribord et s'enflamme. après avoir donné l'alerte au convoi, l'ordre d'abandon est donné. Puis il chavire et coule.

- 28 avril 1944 : 02h20 : Le convoi se disloque et zigzague pour éviter les attaquants qu'il n'arrive pas à repérer. Ordre de concentrer les tirs sur les échos radar.

Le LST 496 tire par erreur sur le LST 511 blessant 14 occupants. La confusion est totale due à l'obscurité, le brouillard, la vitesse et le profil bas des vedettes confondues avec des sous-marins. Appel de détresse du convoi signalant qu'il est attaqué par U-Boot. (LST 499).

- 28 avril 1944 : 02h25 : La plupart des LST doivent éviter des torpilles. Ordre est donné de changement de cap. Dans la confusion la corvette d'escorte est prise pour cible par les LST. La corvette ne peut intervenir tant que les E-Boot sont proches des LST, les frôlant, puis reprenant leurs attaques. Totale confusion dans les échos radar.

- 28 avril 1944 : 02h30 : Le LST 289 ouvre le feu sur un E-boot qui vient de lui lancer ses torpilles. Malgré une tentative d'évitement la torpille frappe à l'arrière pulvérisant la pièce de 40mm de droite et déformant les superstructures. Les incendies sont maîtrisés mais le gouvernail est endommagé et le moteur avarié. Le LST décharge LCVP, péniches de débarquement et leurs équipages. La sixième est trop avariée pour être lancée. Le LST rejoint, sévèrement endommagé le port de Dartmouth.

- 28 avril 1944 : 02h37 : Le LST 58 attaque à son tour et doit se débarrasser de ses deux pontons en remorque. Il évite une torpille qui passe juste devant son étrave.

- 28 avril 1944 : 03h00 : Les E-Boot rentrent à Cherbourg, torpilles épuisées.

- 28 avril 1944 : 03h15 : Le HMS SALADIN, dépêché en escorte s'approche des épaves brûlantes. Une épave de LST présente sa coque debout dépassant de l'eau avec cinquante survivants s'y accrochant. L'escorteur récupère ces derniers mais ne peut s'occuper des autres survivants, sa mission étant de rejoindre le convoi.

- 28 avril 1944 : 03h30 : Ce qui reste du convoi de LST se reforme et se dirige vers Portland pour rejoindre West Bay. La corvette se met à l'arrière du convoi et demande une aide urgente pour secourir les survivants des autres LST.

-28 avril 1944 : 04h40 : Le LST 515 retourne sur les lieux du naufrage et est rejoint par HMS ONSLOW. Ensemble ils récupèrent des survivants et coulent les épaves.

- 28 avril 1944 : 05h00 : Le convoi, ou ce qu'il en reste arrive à West Bay (Portland). La corvette AZALEA retourne sur les lieux du naufrage..

- 28 avril 1944 : 05h00 : Le convoi, ou ce qu'il en reste arrive à West Bay (Portland). La corvette AZALEA retourne sur les lieux du naufrage.

Conclusions :

La destruction du LST 531 et du LST 507 causèrent de nombreuses pertes dont voici les causes déterminées après enquête.

- 1) Beaucoup d'occupants dans la cale du bateau n'ont pas été avertis par haut-parleur, suite à la rupture d'électricité et ne se doutaient pas de la gravité de la situation. Ceux qui ont été avertis oralement ont négligé de se mettre à l'eau croyant qu'il s'agissait d'un exercice. D'autres ont perdu beaucoup de temps à chercher leurs effets personnels ou étaient simplement endormis dans leurs véhicules. Pendant plus d'une semaine leurs corps, bien souvent mutilés, s'échouèrent sur les plages.
- 2) Des officiers ont paniqué et envoyé leurs hommes à l'eau sans organisation avant l'ordre d'abandon.
- 3) Les ceintures de sauvetage étaient défectueuses au niveau du système de gonflage et il n'y avait pas d'instructions pour leur utilisation. Ajouter à cela un trop long délai pour l'arrivée des secours.

Notes et témoignages des survivants.

LST 507 : Essaie de libérer ses péniches de débarquement (LCVP) sans succès. Les munitions sautent après l'impact de la première torpille. Deux autres torpilles manquent le LST 507. L'essence des véhicules s'enflamme et se propage au gasoil se trouvant à la mer autour du LST, brûlant les naufragés. Le personnel de l'armée qui se trouve sous les ponts est pris au piège et brûle avec ses véhicules. Des radeaux de secours sont entourés de survivants mais la plupart périront de froid et par la lenteur des secours.

Les gilets de sauvetage sont défectueux et de plus ils maintiennent la tête des naufragés vers le bas s'ils sont évanouis.

La plupart des corps seront retrouvés dans cette position, noyés à cause de leurs gilets, qui seront remplacés suite à cette tragédie.

Ordre du QG de maintenir le secret : Les survivants sont consignés et gardés militairement. Les médecins civils sont écartés. Les blessés sont soignés uniquement par des médecins militaires gardés au secret.

Les plages de Slapton Sand et des environs reçurent une partie des victimes couvertes d'huile ou carbonisés.

Les morts arrivaient sur la plage en position assise, puis à la vague suivante à genoux, à la suivante encore couché. Il y avait des corps de G.I.'s et de marins à perte de vue, la plupart des G.I.'s portaient encore leurs équipements.

La batterie de Blacknor Fort:

En 1988, une enquête informelle dévoile des faits troublants concernant la batterie de Blacknor Fort, située sur les falaises de la côte ouest. Batterie destinée à défendre une partie du Channel, elle est équipée de 2 pièces de 9,2 Inches, portée de 16 miles et équipée d'un radar de tir.

Servie par le Royal Coastal Artillery, cette batterie a ouvert le feu au moment du drame.

Les survivants des LST n'ont pas vraiment vu les E-Boat dans la nuit, mais décrivent le bruit de ces E-Boat comparables à celui d'un train express, ce qui équivaut au bruit d'arrivée d'obus de gros calibre. Le jour de l'attaque, cette batterie a demandé à un convoi de s'identifier. Ce convoi avait été repéré au radar et la batterie n'était pas avertie de son passage.

Suite à non-réponse de la part de ce convoi (silence radio de rigueur), la batterie a ouvert le feu, tirant six projectiles avant de recevoir l'ordre surprenant de ne plus tirer. Se renseignant sur la raison de cet ordre, le chef de batterie s'est entendu répondre :

NOUS AVONS TOUCHE UN CONVOI U.S., IL Y A DES CENTAINES DE PERSONNES A L'EAU !

Le lendemain du drame, le personnel de la batterie a été remplacé et dispersé à Nairn en Ecosse et à la batterie de Cornwall. Il y eut également menace de cour martiale si quoi que se soit était divulgué. Cette méprise aurait été camouflée par une attaque de E-Boot par les autorités.

Nouvelles de l'Océan Pacifique

Je vous place un récit que j'ai écrit pour le forum des Anciens Cols Bleus : un évêque, celui de Tahiti, naufragé sur un atoll de Polynésie Française.

Une aventure pas ordinaire, un évêque naufragé sur une île du Pacifique

Le 14 septembre 1977, la goélette Aranui, un joli petit bateau en bois, appelé goélette à coprah, que nous, les anciens des atolls avons tous connue - certains l'ont même empruntée aux tout débuts du CEP pour leurs déplacement afin de se rendre en station-, se pointait devant l'atoll Tenararo, un petit atoll bien circulaire, qui est le sommet d'un volcan sous marin et qui fait partie de l'archipel des Actéons dans l'extrême sud-est des Tuamotu.

La liste des passagers, qui sont bien peu nombreux, ce n'est pas un vaste navire, compte Monseigneur Michel Coppenrath, évêque de Papeete, le RP Guillaume Vallons, en religion le père Victor, missionnaire des îles de l'Est depuis 1941 ; ils viennent passer une journée avec les travailleurs de Reao et Puka Rua, 70 personnes qui sont sur place depuis le mois de juillet et dont le but est de défricher cet atoll pour le mettre en culture, c'est à dire pour y créer une plantation de cocotiers. Pour Monseigneur, c'est là, la visite d'une partie de son évêché, un territoire qui compte plus d'eau que de terre et qui se compose de 115 îles ; quelques îles hautes et beaucoup d'atolls ou îles basses.

Ce qui s'offre à la vue des voyageurs qui sont auprès du capitaine, à la passerelle de navigation, est une chose formidable, et que nous n'avons jamais vue, nous les habitués des atolls : un atoll totalement découvert, plumé de sa végétation, les oiseaux de mer, telles les frégates, désorientées tournent sans espoir de se percher. En effet, les travailleurs pendant ces deux mois on fait place nette, tout a été abattu, rasé, transporté et brûlé, comme leurs ancêtres à Reao et à Puka Rua ont pu le faire environ cent ans plus tôt sur leur îles mise alors en valeur.

Du reste, monseigneur Coppenrath, pour la société des études Océaniques, a écrit ce qu'il observe ce matin-là :

« En touchant Tenararo pour la première fois, et depuis le village de fortune en niau (feuillage de cocotier) qui domine tout l'atoll, l'impression première fut de mélancolie : joie, bien sûr de découvrir un nouvel atoll, de pouvoir le parcourir des yeux dans son ensemble, de sentir que l'on y travaille beaucoup... Mais plus d'arbres ni d'arbustes, plus de végétation ! Quelques petites pousses vertes repartaient des racines ou des troncs, raccourcis au niveau des blocs de coraux blanchâtres. L'atoll venait d'être mis en coupe réglée par des travailleurs courageux, travaillant au tipi rahi (long couteau, autrement dit : coupe-coupe)... L'impression qu'un bombardement ou qu'un ouragan avait aplati l'île ! Un travail considérable venait d'être accompli que l'on pouvait apprécier de toute part... Mais à quel prix ! Au lieu d'une plantation, ou même du décor habituel fait de miki miki, de kahia, de fara, de puka, un arbre encore plus haut, etc, c'était un désert de pierres de corail et de coquillages déchetés parsemés sur un sol fait de sable mais aussi d'humus qui donnait en surface une teinte tantôt grise, tantôt brune... Le relief de l'atoll figurait le bord d'une assiette creuse, l'inclinaison assez prononcée allant du côté océan vers le lagon, était générale et presque uniforme. »

Monseigneur passa sa journée avec ces ouailles et le soir...

La dernière baleinière conduisit les voyageurs sur l'Aranui et comme dit monseigneur « nous quittons ces moines défricheurs du Pacifique livrés à eux-mêmes jusqu'au retour du bateau

dans un mois, un mois et demi. Mais ce ne devait plus être l'Aranui qui, après 17 années de navigation dans l'Est nous emporta jusqu'à Marutea Sud... sur les récifs où elle se mit au sec dans la nuit suivante. Notre tournée des plantations s'arrêta là. »

Voilà un évêque naufragé sur un atoll ! ce n'est pas quelque chose de courant mais l'Océan Pacifique, ça a toujours été le lieu d'aventures extraordinaires, et même en 1977 voyez-vous. Monseigneur Coppenrath et les autres naufragés, par les soins de la Marine Nationale et de l'aviation militaire se retrouveront à Papeete le 19 septembre 1977

Nota : Le 20 janvier 1983, le cyclone Nano s'abattait sur les actéons et causait d'immenses dégâts à la plantation de nos amis Reao et Puka Rua

Des aventures de ce genre, dans le Pacifique, se produisent encore de nos jours. A Kiribati, la dérive en mer semble être une affaire de famille, pourrait-on dire ? En effet, 50 ans après leur oncle, le neveu et son fils ont dérivé pendant 33 jours pour atterrir sur Namorik Island, un atoll isolé des îles Marshall, à plus de 600 km de leur point de départ. Leur système GPS étant cassé, Temaei Tontaake, 26 ans, et Uein Buranibwe, 53 ans, ont survécu en buvant de l'eau de mer et en mangeant le fruit de leur pêche. A leur arrivée sur l'atoll de Namorik, qui compte 600 habitants, les deux naufragés ont été très surpris de découvrir une femme qui parle leur langue. Temaei Tontaake a alors découvert qu'il s'agissait de la descendante de son oncle, perdu en mer il y a 50 ans et que tout le monde pensait mort. Un oncle qui avait pris exactement le même chemin, dérivant sur la même distance. A l'époque, il n'y avait pas de moyens de communication, donc le tonton est resté sur Namdrik, y a pris femme et fait des enfants.

On apprend, par un journal de là-bas, qu'à Tahiti plus de 900 femmes sont porteuses de prothèses mammaires pré-remplies de gel de silicone fabriquées par la société Poly implant prothèse (PIP). Il y a 280 000 habitants en Polynésie Française, ça fait un fort pourcentage.

Je vais arrêter là, et je vous souhaite de passer, en vous protégeant du froid qui, ce soir, frappe à notre porte, un bon mois de février, en partie au coin du feu, bien sûr, en attendant le printemps.

Avec mes amitiés à tous.
André Pilon