

Aux anciens et aux amis des LST, à tous ceux qui, cette lettre verrons : Salut !

C'est par cette formule que le Roi Louis XIV commençait son courrier...

Et bien voilà, nous y sommes une fois de plus, au 31 décembre, donc à la fin de l'année qui, tout à l'heure, s'en ira retrouver toutes celles qui l'ont précédée dans le Maelstrom du temps, dans le tourbillon de l'histoire. Et comme je le dis depuis bientôt quatre-vingt ans à cette date : demain c'est l'année prochaine.

Dernièrement, nous avons eu, comme il se doit à cette période , un joli temps froid sur toute la France, avec même pas mal de neige et de verglas par endroit, ce qui aux nouvelles télévisées était une distraction pour les téléspectateurs, bien au chaud dans un fauteuil. Il n'en était pas toujours de même pour ceux ou celles qui se retrouvaient en souliers bas ou en jupette à s'en aller chercher un refuge au village d'à côté après l'embouteillage ou la chute au fossé. Je pense que beaucoup devraient rester chez eux quand les services de la météo mettent en garde pour quelque phénomène que ce soit. Toujours est-il que ces jours-ci, le temps doux, avec un courant de sud-ouest, est revenu, mais déjà se dessinait hier une petite dépression sur le nord ouest de l'Allemagne qui pourrait nous ramener un courant moscoutaire et bien froid. C'est une affaire à suivre.

Depuis quelques jours, les journées durent un peu plus longtemps le soir, oh ! bien peu. Quand j'étais gamin, les vieux qui se voulaient un peu rimailleur disait : Au premier de l'an, les jours rallongent d'un pas de chien (chien) ; aux rois, les jours rallongent d'une aiguillée de soie. Je connais à peu près la longueur du pas d'un chien et encore il y a une différence entre un pas de chien-loup et un pas de rase-mottes, mais, ma foi, je n'ai jamais vu une aiguillée de soie. Mais nos bien courtes journées continuent à diminuer le matin et ce jusqu'aux premiers jours de janvier. Je ne me souviens plus comment se produit ce phénomène, je crois que c'est parce que notre globe n'est pas tout à fait rond ; si quelqu'un s'en souvient parmi les navigateurs principalement, je serais heureux de me le remémorer.

C'est donc la première lettre de l'an 2010 que je rédige ce soir, et pour tous, pour vous et vos familles je renouvelle tous mes vœux pour la nouvelle année que je vous ai fait parvenir il y a quelques jours. A cette heure-ci où je m'attelle à vous mettre en forme ce petit mot, beaucoup sont réunis avec leur familles, leurs voisins ; tant mieux, profitez-en ! et bonne année.

Je pense que l'an 2009, n'a pas été trop mauvais en somme, malgré cette crise dont on nous rabat les oreilles. Il paraît, nous ont dit médias, que les banques ont recommencé à faire des bénéfices que les traders ont déjà prévu s'en partager une partie ; quand à savoir ce que nous réserve le cru 2010, comme on dit, je vous donne rendez-vous dans 365 jours.

Mais parlons donc de nos LST. Voici pour commencer une bien belle histoire : C'est celle d'un quartier-maître, secrétaire ou fourrier, qui devint un commandant de LST. Oui, sans n'avoir encore rien lu à ce sujet, il est bien sûr que la marine américaine à eu des problèmes pour trouver du personnel pour l'armement de tous les bateaux qu'elle a construit à partir de la traîtresse attaque commise par les Japonais, à Pearl Harbor, le 7 décembre 1941, sans déclaration de guerre comme vous le savez. Et nous, nous ne parlons que de nos 1200 LST auxquelles nous nous intéressons, mais pensez aussi à tous les autres Landing, et les destroyers, et les croiseurs, et les porte-avions, construits dans les chantiers navals créés, installés dans toute l'Amérique, sur les bords de lagunes, de rivières, de fleuves et d'océan. Il fallu, pour armer tout ça, racler les fonds de tiroir, faire du raffut pour débusquer les rats de dépôts qui doivent exister aussi chez eux, pour trouver du personnel qualifié. Faire des marins avec des charretiers, des cheminots ou des mineurs. C'était une œuvre gigantesque pour trouver ou former ce personnel et sur les bateaux où c'est une majorité de terriens qui dominaient.

Justement, à cette époque, le QM de première classe Schultz, qui a plus de seize ans de marine (pour ceux qui sont allés aux Etats-Unis comme Stephan ou Demichel, il a quatre galons rouge sur le bras gauche) sert depuis bientôt cinq ans dans l'intendance sur l'escorteur Jarvis basé à Hawaï. Pour sa conduite pendant l'attaque japonaise, il reçoit une mention élogieuse du commandement. Il reçoit ensuite et dans la foulée ce que nous appelons chez nous une lettre de commandement pour le LST 920 et en même temps, une élévation au grade d'enseigne de vaisseau. Moi je pensais que c'était un bosco ou un timonier, deux spécialités dans lesquelles, chez nous, et comme dans toutes les marines je pense, on peu arriver à avoir un petit commandement. Et bien non, il est de l'intendance, du reste vous pourrez visiter le site où j'ai trouvé cela et dont voici le lien : http://home.earthlink.net/~lst_920

Traduction par google d'une partie de ce texte = Le capitaine était le plus âgé du bord, marin de carrière, il avait eu un parcours régulier, il était QM, il avait environ 16 ans de service quand la guerre a commencé. He was given a war-time commission as Lt. and

command of LST 920. On lui donne donc une commission en tant que lieutenant et en même temps le commandement du LST 920. Captain Schultz commanded the 920 throughout the war, in both the Atlantic and Pacific theaters of war. Le capitaine Schultz a commandé le LST 920 pendant toute la guerre, tant dans l'Atlantique que sur les théâtres de guerre du Pacifique. He molded a motley crew of civilians into first class seamen. Il a formé une équipe hétéroclite de civils comme matelots de première classe. All who served on 920 are indebted to this man for his seamanship and leadership that saw the 920 safely through 2 perilous war-years. Ceux qui ont servi sur 920 sont redevables à cet homme pour son sens marin et de leadership qui a vu ce LST servir sans anicroche pendant deux années de guerre périlleuse. He retired with 20 years service in April 1957, his final rank was Lieutenant Commander. Il prend sa retraite avec 20 années de service en avril 1947, son rang final a été capitaine de corvette (bravo !). On peut lire par ailleurs, que seulement quelques membres d'équipage avait été en mer et même, avait vu la mer, avant d'embarquer.

Il faut dire que, d'avoir été désigné pour le LST 920, cela a sauvé la vie du commandant Schultz, en effet, l'escorteur Jarvis (DD 393) le bâtiment sur lequel il a été affecté au moins pendant quatre ans a été coulé le 9 août 1942 par les Japonais à Guadalcanal et quatre marins seulement furent rescapés sur un équipage de 152 hommes. C'est donc une bien belle et dramatique histoire, il s'en est souvenu toute sa vie probablement.

De nos jours, le capitaine Harry Schultz est décédé mais je n'ai pas connaissance de la date de sa disparition. Je vous mets une photo de lui, alors qu'il était quartier maître sur le Jarvis, avec quelques-uns de ses amis probablement morts quand le bateau fut coulé. Comme tous les marins de sortie, ils ont le verre à la main, ils ont bien fait d'en profiter avant la catastrophe. Sur cette photo, il est en haut, à gauche.

Maintenant, je vous propose d'aller aux Etats-Unis, faire un tour sur le lac Muskegon, un petit plan d'eau qui se déverse dans le vaste lac Ontario, sur sa partie Est. Là, vous visiterez le LST 393. Ce bateau appartient à une association de vétérans et il est parfaitement entretenu. Je ne sais pas s'il est en état de naviguer, peut-être que oui ; sur le lac Michigan il y a de la place pour y promener les touristes et faire quelques money pour l'entretenir.

Voici, ci-dessous, le lien pour vous connecter sur le site qui le présente.

<http://www.usmilitariaforum.com/forums/index.php?showtopic=54104&st=60>

Vous verrez, il y a huit pages pleines de photos, le bateau est pris sur toutes ses coutures, autant dans les machines que sur le pont, et du haut en bas. Le vaste hangar, sur l'un des bords a été équipé d'une immense vitrine de présentation. La cuisine, la rampe, le local barre, la petite chambre des cartes, vous verrez. C'est comme si on y était et cela vous rappellera à tous vos bons souvenirs lointains. Comme il a navigué au commerce, vous remarquerez que les hublots du local barre ont été remplacé par un grande baie vitrée. La cuisine, la barre, quelle propreté ! Cela vous donne envie de passer à la conduite comme beaucoup d'entre nous le faisons pour le plaisir quand le bateau était en route, avec l'autorisation de l'officier de quart, et quand la mer était belle, sur le Golo tout au moins.

Il y a plusieurs autres sites qui traitent de ce LST, et comme pour le 325 qui est à Evansville ; à vous de les découvrir avec google, si vous le désirez. Je vais le faire moi aussi et probablement rencontrer des choses intéressantes. Je mets en pièces jointes une photo de la barre et une de la cuisine dans laquelle vous voyez, à droite, le four à pain de notre boulanger.

Voici un autre lien mais qui n'a rien à voir avec les LST :
<http://www.youtube.com/watch?v=LVx9cMkeKA8>

Vous allez découvrir une magnifique vidéo intéressant principalement ceux qui ont fait le Centre d'Expérimentation du Pacifique et montrant deux atolls de l'Est des îles Tuamotu, accompagnée de musique locale et que certains ont probablement déjà vue. C'est un film pris par Alberto Bono, qui était au SMCB au début des années 70 ; les vues qui composent ce montage datent donc toutes de cette époque. Daniel Pied l'a réalisé et une partie des commentaires ont été écrits par moi-même vu que je connais parfaitement la région, les lieux, sur ces deux atolls. On y voit l'Oiseau des îles qui arrive au petit matin devant Reao et ensuite la baleinière de récif qui s'engouffre dans la passe à côté des dangereux rochers. Et puis pendant que chacun vaque à ses occupations pour lesquelles il est venu ici, Alberto s'en va au lagon récupérer quelques poissons ou quelques pahua (bénitiers) pour les besoins du contrôle biologique et selon son ordre de mission... Il en profite pour filmer les rivages de ce lagon, non loin du village. Et puis l'Oiseau des îles reprend la mer en direction du nord. Quelle beau temps, la mer d'huile ; il n'y a pas d'alizé, l'océan est totalement calme, ce qui n'est pas courant. Et puis, c'est la même manœuvre de débarquement qu'à Reao ; mais là, c'est étrange, alors que, quand un bateau arrive, il y a toujours plein de monde sur le rivage et de l'animation, aujourd'hui, à Puka Puka, il n'y a personne, c'est totalement mort, et - il faut le dire - il n'y a même pas un chien ! On

débarque et le village semble vraiment mort lui aussi. Pourtant on dirait bien un jour de fête, il y a des drapeaux partout, comme quand nous mettons le grand pavois sur nos bateaux. On a bientôt le dernier mot de cette énigme : toute la population de l'atoll (environ 150 personnes) est dans l'église. Pourtant, habituellement quand un bateau arrive, on avance les réunions religieuses, qu'elles soient messes ou simples prières. Ah ! mais c'est qu'aujourd'hui, à Puka puka, c'est un grand jour et l'activité de ce jour dépasse celui de la simple venue d'un bateau : à l'heure où nous nous pointons, il y a l'évêque de Tahiti en grand cérémonial dans l'église, cela n'est pas courant et s'était peut-être jamais vu ici. On ne sortira qu'à la fin de la cérémonie. Les visiteurs en attendant font un tour dans le village et font quelques films ou quelques photos. Alberto, avec son fusil s'en va piquer deux ou trois poissons perroquets. Sa mission lui ordonne, je crois, d'aller prélever des œufs de sternes dans la colonie qui est installée au sud de l'atoll, pour cela, demain, ou cet après-midi, il va louer le tacot datant des environs de 1920 qui appartient, si je me souviens bien, à Tu, qui est le mutoi (garde-champêtre) et que nous avons vu, dans cette vidéo, coiffé de sa casquette d'autorité et habillé de Kaki, portant épauettes rouges et galons blancs. Il s'en suit une belle promenade sur le rivage du lagon avec le tacot qui fonce comme une jeune Ferrari sortant de l'usine. Et puis, c'est la visite de l'immense colonie de Kaveka, de sternes fuligineuses. Le nombre d'oiseaux est vraiment surprenant et impressionnant. Ils sont là pour six mois, de juin à novembre. Au retour, on se rend compte qu'un nouveau bateau est arrivé devant l'atoll. C'est la goélette Tamaaraa. Le bateau de l'administration de l'archipel des Tuamotu. C'est elle qui a conduit ici monseigneur Copenrath. Quand l'oiseau des îles est arrivé, la Tamaaraa devait être entrain de faire le tour de l'atoll ou bien elle était partie à la pêche sur un haut-fond volcanique qui git dans le nord ouest et qui est très poissonneux. Afin de ne pas rester tout près des mortels récifs de l'atoll.

La marine américaine vient de mettre en service le 13 octobre dernier, le navire : USS New York. C'est un transport de troupes de plus de 200 mètres de longueur qui peut transporter 720 marines, des chalands de débarquement et des hélicoptères ; ressemblant donc pour ce qui est des possibilités opérationnelles à notre BPC dernièrement sorti : le Mistral. Ce qui est singulier, c'est que sa coque contient 75 tonnes d'acier récupéré dans les décombres des tours jumelles détruites par l'attentat du 11 septembre 2001. Deux autres bâtiments de l'US Navy qui sont en construction recevront encore une part de ces métaux récupérés.

Recevez avec cette fin de lettre, toutes mes amitiés

André Pilon