

Voici le mot du président pour le mois de janvier 2011

- Une fois de plus, l'heure de notre rendez-vous habituel de fin de mois arrive et aussi rendez-vous de fin d'année. En effet en ce moment, dans les familles on est entrain de préparer le réveillon qui marquera le passage de feu 2010 à 2011. Attention aux routes cette nuit, car au petit matin pour rentrer chez soi il risque d'y avoir par endroit du verglas ; le froid affirme son retour, bien que dans l'extrême Est du pays, il n'ait jamais totalement cessé. Chez moi, en cette fin d'après-midi, on frôle le zéro et le brouillard vient de se lever, ce qui risque de rendre les routes glissantes et même très glissantes selon l'épaisseur du brouillard.

On prévoit le retour de la neige en milieu de semaine prochaine ; la séquence neigeuse sera-t-elle du même genre que la précédente, ce n'est pas impossible.

Il est bien vrai que les chutes de neige dans l'ensemble ont dépassé la normale, et nous ne sommes pas/plus habitués à ça. Le réchauffement de la planète comme je l'ai déjà dit, activant l'évaporation qui est fonction de la température, donne des pluies plus importantes, mais aussi les chutes de neige.

Toujours est-il que ce n'est pas un bon temps pour les météo, en voici trois de la marine qui viennent de mourir et que certains d'entre vous ont pu connaître :

Vu sur l'Officier Marinier, notre journal d'information des retraités adhérents à la FNOM, le décès du premier maître Pierre Jeannou, je ne sais pas s'il avait été au CEP. Je l'avais rencontré à Toulon, alors qu'il effectuait son stage pratique à la météo de Toulon en 1958 ou 1959.

Le second, c'est François Bégoc, mort en plein Paris, rue de Rivoli ; je vous en ai informé dans mon courrier pour Noël.

Et puis aujourd'hui, j'apprends, informé par un camarade breton, la disparition de José Castellani.

Lui, c'était une « figure » parmi le personnel de la météo, c'était un garçon truculent. J'ai été six mois avec lui à Puka Puka en 1970, ceux qui étaient empreints de morosité étaient bien obligés de se débloquer, de rire avec lui.

Il est vrai que nous nous connaissions tous au temps du CEP, puisque tous, ou presque, nous y passions et puis nous étions seulement aux environs de deux cents comme effectif pour toute la spécialité ; c'est peu. Alors à chaque fois qu'un de nous disparaît, c'est toute la communauté qui est touchée.

- Voici l'histoire succincte du LST 177. Ce LST, c'est celui qui devint la Laïta dans notre marine nationale. Comme tous les autres bâtiments de ce type, il reçut le nom d'un fleuve côtier français. La Laïta est un fleuve côtier breton, long de 17 km qui se jette dans l'Océan Atlantique. (Wikipédia décrit très bien ce petit cours d'eau.) Il a été construit aux chantiers Missouri Valley à Evansville dans l'état d'Indiana, un chantier établi sur les bords de l'Ohio. Mis sur cale le 5 février 1943, il est lancé le 16 mai 1943 et mis en service dans l'US Navy ; le nom de son premier commandant n'est pas indiqué, sa marraine est madame James Gibson. Son indicatif international c'est NZNC.

Il est envoyé sur le théâtre d'opérations européen et participe au convoi UGS 36 d'avril 1944 que j'ai décrit le mois dernier. Il est présent aux opérations de Provence ; on ne lui connaît pas de problème majeur et il reçoit trois médailles. Le LST 177 n'ira pas dans l'Océan Pacifique. Il a été rayé de la marine américaine le 12 avril 1946 et vendu à la France le 13 mars 1947 où il prit le nom de Laïta et le numéro de coque K5. A l'avènement de L'OTAN, il lui fut attribué le numéro de coque L 9001, je pense qu'il est le second LST que reçut la marine nationale. Il fut précédé par le LST 382, le Liamone. Il fut envoyé en Indochine où il participa aux opérations principalement avec les Alligators et les Crabes du premier Régiment Etranger de Cavalerie. Je ne connais pas son indicatif international français, si quelqu'un possède de vieux annuaires...

Dans les spécifications de ce bâtiment données par navsource, il est présenté comme étant construit avec deux LCVP, mais sur les quelques photos montrées dans la page qui lui revient dans ce site, on le voit avec six LCVP. Quand il passera dans la marine française, il ne lui en restera que quatre, comme quoi sur une photo, il ne faut pas seulement se fier à ceci ou à cela

pour identifier un bâtiment, surtout quand on a affaire à du matériel bien amovible comme les bossoirs de LCVP. Mais tout de même on ne doit pas les enlever tous les jours...

Une autre photo nous montre son équipage probablement presque au complet. D'emblée, on voit qu'ils sont plus nombreux que sur un LST de chez nous et je me suis amusé à les compter, je relève 9 officiers, 5 petty officers et 106 matelots ou quartiers maîtres c'est supérieur à l'armement prévu et il doit bien y avoir un ou deux gars à la machine, à la coupée et la cuisine au moment du tirage de cette photo. Nous, en Indochine, sur nos LST, avec deux LCVP à équiper, on ne dépassait pas les 80 personnes, mais il est bien vrai que s'il avait fallu armer tous les canons en même temps, comme pendant la guerre, cela aurait posé des problèmes de personnel.

- Voici un enseigne de vaisseau américain servant sur le LST 375 qui fut décoré à titre posthume pour un exploit où il perdit la vie mais où il sauva peut-être le navire

Il s'agit de l'enseigne John Joseph PARLE

Attribution de la médaille d'honneur

Suit la traduction que m'en a faite Guy Pilon ; il y a quelques mots impossibles à caser comme le « feu du pot », vous l'interprèterez comme vous voulez ; mais je pense que si ce jeune officier a obtenu cette décoration rarement attribuée, c'est qu'il doit avoir sauvé son navire et l'équipage. Cette chance que nous n'avons pas eu malheureusement sur la plage de Nhatrang pour l'Adour, le 17 mai 1951 et qui s'ouvrit comme une boîte de sardine.

Enseigne de Réserve de l'US Navy, John Joseph PARLE, né le 26 mai 1920, à Omaha, Douglas County, Nebraska, USA.

Citation : Pour sa valeur et son courage au-delà du devoir en tant qu'officier de la US Navy, à bord du LST 375, au cours de l'attaque amphibie sur la Sicile les 9 et 10 juillet 1943, réalisant qu'une explosion de munitions pourrait prématurément compromettre l'assaut à l'ennemi qui allait se produire et en une parfaite connaissance du danger encouru, l'Enseigne Parle, sans aucune hésitation, risqua sa vie pour éteindre un feu accidentel dans un pot de fumée sur une embarcation transportant des charges d'explosifs, des fusées détonantes et des munitions. Sans peur du feu et de la fumée aveuglante, il monta sur cette embarcation. Il éteignit le feu sur une fusée et malgré ses efforts désespérés, après n'avoir pas réussi à éteindre le feu du pot, il le saisit de ses deux mains et le lança par-dessus bord.

Bien qu'il succomba une semaine plus tard du fait d'avoir inhalé de la fumée et de la vapeur toxique, le sacrifice de l'héroïque Enseigne Parle empêcha de sérieuses avaries au navire, de graves conséquences à l'équipage et assura la sécurité d'une opération de première importance. Il donna sa vie avec un courage au service de sa patrie.

Note : Dans cette traduction, le mot "pot" ne convient probablement pas. J'avais pensé à un conduit pour évacuation de fumée qui aurait pris feu. Je ne suis donc pas sûr du mot correct.

L'US Navy ne fit pas preuve d'ingratitude à l'égard de ce jeune héros qui était enseigne de réserve depuis le 28 janvier 1943. En effet elle attribua son nom à un destroyer d'escorte qui fut mis en chantier à Da Foe, dans le Michigan, le 8 janvier 1944 et lancé le 25 mars suivant. Le lancement dut être poignant car la marraine du bâtiment était justement la mère de Joseph Parle ; pour elle, probablement, son fils, devenu le DE 708, allait continuer la guerre ; ce qui eut lieu.

Le D.E. 708 escorta un convoi sur l'Atlantique, (avec des LST, probablement) ; ensuite il retourna aux chantiers afin de se préparer pour le Pacifique. Il passe Panama le 3 janvier 1945 ; il fait une escale aux Galapagos et à Bora Bora devenu grande base américaine. Bientôt, il est présent aux opérations à Leyte, Lingayen, Subic Bay, Nouvelle-Guinée, Okinawa, Ulithy et Hollandia. Quelques années plus tard, il participe à la guerre de Corée. Quand il fut désarmé à Norfolk en 1970, il était le dernier D.E. de la Seconde Guerre mondiale en service

Malheureusement, et j'en suis bien chagriné, au lieu d'être normalement démoli dans un chantier spécialisé, il a servi de cible et a été coulé du côté de la Floride. Il n'est pas dit si madame Harry V. Parle mère était encore de notre monde.

Le D.E. PARLE était identique aux Bambara, Sakalave etc... les 14 D.E. que nous eûmes dans notre marine après la guerre pour la lutte anti sous-marine.

Une remarque : John Joseph PARLE naquit dans le Nebraska, à Omaha la capitale de cet état, comme Marlon Brando de quatre années plus âgé.

John Joseph repose dans son pays natal, dans le cimetière du Saint-Sépulcre à Omaha.

- Dans la mise à jour de navsource pour les amphibies du 17 décembre il est présenté le lancement du LST 647 à Seneca, dans l'Illinois. La page de ce bâtiment ne possédait pas de photo jusqu'à ce jour, il lui en est arrivé trois prises le jour de son lancement, je vous met en pièces jointes l'une d'elle, au moment où il pénètre dans l'élément liquide, l'eau douce, puisque les chantiers Seneca se trouve dans la banlieue de Chicago, tout proche du lac Michigan. Nous en avons déjà vu des lancements mais, c'est impressionnant ce lancement en travers, dans le sens de la rivière. Une partie de l'équipage est au spectacle, mais surtout à l'avant car ils ont prévu que les eaux, qui ne sont pas compressibles, pouvaient monter jusque là-haut sur le pont. On remarque qu'il a sa tenue de camouflage en razzle dazzle.

Construit sur les bords de la rivière Illinois, ce bâtiment rejoindra bientôt le Mississippi et trouvera la mer du côté de la Nouvelle-Orléans

- La marine vient de fêter le centenaire de l'Aéronautique Navale, 1910-2010.

L'aviation n'en était qu'à ses débuts en 1910 lorsqu'elle acquit un biplan Maurice Farman. La marine, bien que ne croyant pas à un avenir militaire de l'aviation faisait des recherches sous l'impulsion d'officiers qui osaient. Bientôt cela donna naissance à l'Aviation Maritime. Dans mon enfance, j'ai baigné un peu dans cette atmosphère de l'aviation maritime, bien qu'habitant en Beauce. En effet, il y avait dans la chambre de mes parents, posée sur une table ronde, la photo d'un marin, debout, la cigarette à la main. Cette photo avait été prise vers 1923, et sur le ruban du bonnet de ce matelot sans spé, il était inscrit : Aviation Maritime. C'était l'un des quatre frères de ma mère, le plus âgé, qui fit son service militaire dans la marine.

Comme elle était fière d'en parler ma mère de son frère qui était marin et dans l'aviation maritime, malgré que le nom officiel soit devenu Aéronautique Navale quelques années plus tard. Quand j'étais enfant, et puis devenu adolescent la photo de mon oncle Désiré était toujours là, posée sur cette table ; elle influença sans doute mon frère aîné qui s'engagea dans la marine en 1938, et puis je fus probablement influencé à mon tour, moi aussi. Cette photo, à la disparition de ma mère, en 1988, bien sûr je l'ai récupérée ; je la garde précieusement.

- La jeune navigatrice, Laura Dekker est à Saint-Martin, Aux Antilles ; elle compte y rester un moment, plusieurs mois ai-je lu quelques part. Cela me semble beaucoup plusieurs mois, mais elle veut probablement attendre que la saison des cyclones soit terminée. Il est vrai qu'elle pourrait en rencontrer en arrivant sur les Marquises. Je la suivrai avec son blog et je vous en ferai part.

- Serge Jandaud, un cardiologue de Toulouse, a traversé le Pacifique du Pérou à l'île de Wallis. 164 jours en mer (5 mois et 11 jours), 12.000 km sur un canot à rames de 7 mètres, c'est le record en temps et distance sur une embarcation. Une traversée honnête et sans cerf-volant pour le tracter

- Avant de « cacheter ma lettre » je vais vous en raconter une petite mais bien bonne et qui peut être un exemple à suivre.

C'est deux copains qui discutent dans un bar :

- J'en ai marre, ça fait la deuxième fois qu'on me pompe ma cuve à gas-oil en deux ans. Pourtant la bouche de remplissage est cachée

sous une vasque de fleurs !

- Moi, j'ai résolu le problème, j'ai acheté un gros bouchon rouge avec gas-oil marqué, écrit dessus en blanc et bien en vue.

- T'es fou, ils n'ont même plus à chercher.

- C'est là l'astuce..... ! Le tuyau n'est pas relié à ma cuve à mazout mais à ma fosse septique, ça fait trois fois qu'on me la vide gratos, en six mois.

Il ne me reste plus qu'à vous renouveler tous mes vœux de bonne année, que votre existence soit remplie de satisfaction et principalement pour la question santé. Et je vous souhaite également un bon réveillon.

Photo

