

Bonjour à tous les anciens et amis des LST.

Voici le mot du président pour le mois de juillet 2010, qui sera à l'heure comme prévu, je pense.

- L'été est bien là cette fois-ci, et aujourd'hui sous un arbre que j'ai dans ma cour et où est accroché mon thermomètre à Maxi-mini, il y a eu 32 ; c'est encore supportable. On prévoit des températures encore plus élevées dans les deux jours à venir, la canicule peut-être. Dans la campagne on a commencé à faucher les orges d'hiver, une céréale à maturité précoce, les orges d'hiver je veux dire. Il paraît que la moisson ne sera pas fameuse car il a fait trop sec. On verra bien. Avez-vous déjà entendu un paysan qui ne se plaint pas ? c'est toujours trop sec ou « ben ya trop d'iau ». Ils sont pleins de contradiction ces gens-là ; moi je les aime bien puisque c'est mon milieu d'origine que je ne renie pas, mais il paraît que maintenant c'est un métier où l'on crève de faim... Et pourtant qu'il y ait un hectare ou dix hectares de terres à reprendre, ou plus, c'est la bagarre pour se les approprier. Je ne vois personne d'autre que les paysans de chez nous pour se lancer dans un métier où l'on crève de faim.

- Le mois dernier, je vous faisais part de la disparition de Rino Matehau, ancien radio du LST Golo. Je vous envoie en pièce jointe, une photo de la veillée funèbre. Bien entendu Rino repose au Fenua, comme on appelle la terre Tahitienne. Je crois que c'est à Punauia ou à Paea, mais je ne suis pas très sûr.

Nous aurons encore une pensée pour lui ainsi que pour cet autre ancien des LST, disparu lui-aussi et dont je vous communique le message que m'ont fait parvenir ses fils, ci-dessous. Des anciens de l'Odét le reconnaîtront peut-être ; il ne faisait pas partie de notre association et je ne sais pas quelle était sa spécialité.

Voici le texte du message :

Je tiens à vous faire part du décès de Mr Jean-Linard âgé de 74 ans survenu le 17/06/2010, il était à bord de LST ODET de 1956 à 1958.

Merci pour lui

Signé : ses fils

J'ai répondu ceci :

Monsieur Jean-Marc Linard :

Merci pour cette bien triste information, la disparition de monsieur Linard, que je n'avais pas l'honneur de connaître.

Au nom de tous nos camarades de l'Association des anciens des LST et en mon nom personnel, je vous adresse nos condoléances les plus émues, pour vous et pour sa famille, et nous vous assurons de toute notre sympathie.

A ceux de notre rassemblement, je leur en ferai part dans ma lettre de fin de mois, dont je vous mettrai destinataire.

Que ce brave homme repose au paradis des anciens des LST, ces bateaux que nous avons tous, tant aimés et dont il devait avoir gardé un excellent souvenir.

recevez, monsieur, mes salutations empressées

André Pilon

Président des anciens des LST

Alors que, engagé dans la marine à Tahiti, Rino avait commencé sa carrière par un beau voyage ; en effet, envoyé en France pour y faire le cours de Radio, il prit passage sur la Jeanne d'Arc qui faisait escale chez lui cette année-là. Il était breveté parachutiste.

- Si vous le voulez bien, nous pouvons reparler des LST transformés en porte-avions et puis les nouveaux venus parmi nous ne connaissent pas cet emploi dont j'ai déjà parlé. Il s'agissait de partir en opération avec des avions légers, que l'on mettait en l'air à la demande sur les lieux de l'activité opérationnelle, principalement pour aide à l'artillerie, et qui s'en allaient se poser à terre, en zone amie, une fois leur mission terminée. Une piste en matériau léger,

amovible, recouvrait le pont et la section artillerie de l'avant était enlevée. Je ne connais pas le nombre de LST qui ont été ainsi grées en portes avions mais j'en ai rencontré dans mes diverses lectures quatre ou cinq.

Mais on inventa, pour la guerre du Pacifique, là où il n'y avait pas de terrain de récupération des aéronaves mis l'air, une « arme » secrète de la Seconde Guerre mondiale : le Système Brodie (du nom d'un officier de l'armée de terre je crois) autrement dit, une piste sur un câble ! Nous en avons déjà parlé un peu. Bien sûr, au temps où nous étions sur nos LST, aucun d'entre nous n'a entendu parler de cela, sauf rares exceptions, et nous ne l'avons pas appliqué.

Le système Brodie, qui porte donc le nom de son inventeur, pouvait être employé sur n'importe quel genre de navire et aussi installé à terre, sitôt une tête de pont établie lors d'un débarquement pour lancer ces avions d'observations que sont les Piper Cub. Il va de soit que les LST, ces navires à tout faire, avec le pont bien dégagé était idéal pour y installer une piste d'envol bien courte et en oblique. Je me permets d'observer que la piste à décollage oblique exista sur les LST avant d'être installée sur les porte-avions et que, historiquement, ceci découle peut-être de cela. Je vous envoie une vue qui nous montre le LST 776, nanti de son camouflage guerrier, équipé de sa piste d'envol, de son système de récupération en vol et de trois avions à bord, dont un en piste et un autre qui pendouille au bout du mât de récupération. Ces mâts de récupération en vol pouvaient être installés tout pareil à terre une fois la tête de pont opérationnelle établie. C'est du reste, à terre que l'on en fit les premiers essais.

Par Google, vous trouverez plusieurs sites sur la mise en fonction du système Brodie et qui explique tout le système. C'est vraiment surprenant, attraper des avions en plein vol...

Vous y verrez aussi diverses photos dont l'une, alors que l'avion est immobilisé sur son chemin qui n'est qu'un câble, nous montre le pilote qui quitte son bord en montant à une échelle de corde comme nous l'avons tous fait pour grimper aux tangons de nos bateaux.

- Trouvé sur internet au sujet de ces petits avions : Pour le débarquement, en Normandie, plus de 1000 « Grasshoppers » (c'est ainsi qu'on les surnommait : sauterelle) furent amenés de Grande-Bretagne en France. Beaucoup le furent démontés, dans des camions ou dans des avions cargo puis remontés directement sur le théâtre des opérations. Certains étaient équipés de réservoirs supplémentaires pour traverser la Manche. Leur mission était de guider le tir de la flotte sur les fortifications allemandes puis prêter main forte à la percée alliée dans la zone de Saint-Lô. Aux commandes de l'un d'eux, le Major Charles Carpenter a eu l'audace d'accrocher lui-même 6 bazookas sous les ailes de son L4. Il détruira cinq chars allemands. Avec la progression alliée en territoire français, ils assistaient l'artillerie au sol. Ils se posaient de préférence dans des prairies où paissent les vaches, indiquant l'absence de mines sur le terrain. La 2ème DB comportait 4 ou 5 sections de Piper L4 qui remplissaient des missions dangereuses au contact de l'ennemi. On verra même un L4 se poser sur les Champs Elysées lors de la libération de Paris.

- Le LST 286, lui, a été mis en chantier le 23 août 1943 ; lancé le 27 octobre 1943, il est rentré en service le 11 décembre suivant. Il a participé au débarquement de Normandie et à celui de Provence.

Dans sa page, sur www.navsource.org, on nous montre quelques photos intéressantes de ce brave navire. L'une d'elle, c'est le rassemblement des bâtiments en Italie, région de Bagnoli, avant le départ pour le sud de la France ; un timonier, par signe à bras transmet quelque message ; je ne sais pas à combien de navire il s'adresse mais à l'agrandissement de la photo on compte au moins 14 LST ! Une autre vue, c'est le LST 286 en convoi, l'équipage au poste de combat, au canon de 20 MM sur la photo (mais je ne vois pas le chargeur escargot à poste), le bâtiment transporte, entre autre matériel, des avions d'observations, des Piper Cub, on en voit deux

C'est grâce à ces dames, en partie, il ne faut pas l'oublier, que nous avons gagné la guerre : voici une photo de trois soudeuses, équipées de leur masques, qui ont travaillé à la construction du LST 286, en compagnie de deux membres de l'équipage qui viennent probablement prendre possession du bâtiment qu'elles ont construit. Souvenons-nous de l'effort de guerre américain.

- Le 22 février 2010, jour de son arrivée, la Polynésie française a « touché », pour faire la liaison à grande vitesse avec les Iles-sous-le-vent, et pour désenclaver ces îles, comme on dit, un bien joli bateau, et vraiment très rapide. Il s'appelle King Tamatoa. Son nom précédent c'était le Liamone, c'est, nous le savons, le nom d'un fleuve de Corse, le même nom que portait notre LST 326, que les Américains vendirent à la France le 5 avril 1946 et qui prit lui aussi le nom de Liamone. King Tamatoa est le nom de trois rois de Raiatea du temps jadis, d'avant la venue des Européens bien sûr. Je vous mets une photo de ce bateau où il file à grande vitesse, laissant derrière lui un impressionnant sillage. Il a deux portes à l'arrière permettant de débarquer les véhicules avec le cul à quai, et une ouverture à l'avant du même type que celles qu'avaient nos LST, deux portes s'ouvrant et une rampe s'abaissant. Mais King Tamatoa ne plait pas à tout le monde là-bas et il y a la zizanie au Fenua. Pour certains, il est gênant. Il est possible qu'il n'y reste pas et qu'il reparte vers d'autres horizons, d'autres cieux, plus clément en politique locale, les Antilles peut-être.



- Lu dans la presse tahitienne de ce 29 juin : trois personnes disparues en mer aux Tuamotu. C'est une embarcation légère en bois et de construction locale qui est partie de Hao pour Amanu, ce n'est pourtant pas loin mais les conditions météo étaient défavorables selon la météo de Faa'a. Le maire adjoint d'Amanu est à bord. Aux dernières nouvelles, les recherches continuent.

- Au défilé du 14 juillet, cette année, on verra passer des ETRACO ; ce mot, semblant un peu barbare, c'est celui d'une nouvelle génération d'embarcations des commandos marines ; Il y en a trois qui défilent sur les Champs Elysées, tractées par un véhicule spécialisé. ETRACO veut dire : Embarcation TRès RAPide COMmando. A la mer, ces embarcations sont propulsées par deux moteurs hors-bord de 200 CV chacun ; ils atteignent les 40 nœuds. Les pirates somaliens n'ont qu'à bien se tenir.

Au sujet des Etraco, vous pouvez voir le site suivant :

<http://www.fuscomarine.com/actualites/cb19062010a.JPG>

- Notre webmaster, Jean-Christophe Rouxel, a assisté aux cérémonies anniversaires du débarquement de 1944, sur les côtes normandes.

Il en a rapporté un excellent reportage qu'il faut obligatoirement voir et dont voici le lien :

<http://musee.fusco.lorient.free.fr/Museeactualite062010.htm>

il y a trois volets car ces mouvements se déroulent sur trois jours et dans des lieux de souvenirs différents, plus d'une dizaine.

Il y avait là les commandos marine en service, et puis les anciens, rescapés de la bataille et encore de ce monde. Les visages des fusiliers-commandos en service ont été floués pour nécessités opérationnelles.

- En attendant de pied ferme la canicule, je souhaite, pour ceux que nous appelons les juilletistes, de bien belles et bien bonnes vacances. Et puis pour les autres, les aoûtistes, attendez-donc le mois prochain, c'est de bonne guerre ; mais beaucoup parmi vous sont, comme moi, en vacances perpétuelles et profitons-en le plus longtemps possible.

Cordialement

André Pilon



LST-286 Sent From Yards Here

**Surviving Crewmen
Of Bombed Sister
Ship Take Craft**

With surviving crewmen of a sister ship bombed and strafed during the initial invasion of Sicily shortly before the LST-286, the Navy's newest landing craft, today prepared to leave the American Bridge Company's Ambridge construction yards for action.

Also aboard here was Lt. (jg.) R. C. Adams, of Sparks, Okla., executive officer of the original landing craft when it was sunk last July by German dive bombers while discharging its load of tanks and ammunition equipment on the Sicilian beach. Lt. Adams, a lean, hair-shirted former aircraft inspector, will skipper the LST-286.

FORMALLY TURNED OVER

Manager Norman B. O'Boyle, of the shipyard, turned over the landing craft to Lt. Com. Harry Sawyer, superintendent of shipbuilding, and Lt. Moe Hazard, commander of the ferry crew which will deliver the ship to a southern port to meet outfitting.

Most of the crew which served with Lt. Adams on board the first ill-fated landing craft when it was sunk will be with him again on the LST-286 which they already have affectionately dubbed the "fighting 286." The Sicilian campaign was the first action for virtually all of the crew, including many of the officers, according to the new skipper.

The craft was standing off the beach of Sicily together with two other ships from the same squadron preparing to unload when a German Messerschmitt streaked out of the sky and tossed a bomb which penetrated the inner hull of the ship.

MANY ABOARD HURT

Lt. Adams, standing by the forward gun, was one of the first to give the alarm of the attack. He said:

"We had been beached in the late afternoon and were only there about five minutes when this Messerschmitt dive bomber came out of the sun and let us see the bomb which exploded and set fire to the gasoline and ammunition which we were carrying."

Only a few of the crew were injured by the exploding bomb, but soldiers on board suffered heavy casualties, he added, declaring that the fire which broke out immediately split the ship into two parts.

Adams praised the courage of his crew during the attack.

DISTRICT MEN IN CREW

Four Pittsburgh district men were included in the crew and have been spending their leave at home while awaiting their new ship. The district included Machinist's Mate F. J. Maum, of Lawrenceville; Seaman First Class Charles Stegala, of Rock Street, Oakland; Steward's Mate Raymond Melver, 2519 Bedford Avenue, and Machinist's Mate Robert McAllister, of Baden, Pa.

Lt. Adams' new ship was launched October 27—Navy Day—when the Ambridge yards established a new construction record.

The Associated Press

PRESENTATION—Some of the men who helped to build the LST-286 informally turn over their handiwork to two Pittsburgh district members of the crew at the Navy shipyard of the American Bridge Company at Ambridge. Left to right: Stretcher Bearer, of

Belle Vernon; Machinist's Mate Robert McAllister, of Baden; Steward's Mate Raymond Melver, of 2519 Bedford, Oakland; and Seaman Charles Stegala, of Rock Street, Oakland. The sailors received the keel of an LST in the sixty-seventh.