

Mot du président juillet 2013

Bien le bonjour aux anciens des LST.

Voici le courrier mensuel habituel en cette fin de dimanche après-midi, une journée de beau temps, enfin, bien favorable pour la brocante annuelle de mon village.

Apiculture, suite ; le samedi 8 juin, les colzas étant bien défleuris, alors nous avons retiré le miel de quatre ruches et nous l'évaluons à 30 kg avant l'opération ; ce fut une belle surprise, car malgré ce fichu mois de mai d'une fraîcheur interminable, c'est 50, tout rond que nous avons récolté. Une agréable surprise donc. Le lendemain, j'ai remis mes hausses sur les corps de ruches, sans perdre de temps car les acacias étaient fleuris depuis trois jours et vraiment magnifiquement fleuris ; alors une autre surprise nous arriva : le vendredi 14, sur les deux ruches les plus fortes, les hausses étaient déjà pleines de miel d'acacia. Maintenant les acacias dont défleuris depuis une semaine, elles s'en vont butiner sur les tilleuls qui sont nombreux dans notre environnement.

EDA-R, ou Engin de Débarquement Amphibie Rapide. C'est le nouvel engin de débarquement français en service dont le Chef d'Etat-major vient de signer il y a quelques semaines son admission au service actif. Après un an et demi d'essai au sein de la flottille amphibie, il a fait ses preuves en service à la mer dans toutes les versions possibles, tant au sein de la Marine nationale qu'en collaboration avec les marines étrangères, américaine et britannique notamment ; dans ses deux versions : catamaran ou chaland. Il s'est appelé un temps, du reste, landing catamaran ou L-cat. L'équipage minimum se compose de six personnes : un patron, un manœuvrier BS, un mécanicien, un électricien et deux brigadiers manœuvriers. Les quatre engins qui sont commandés, comme les CTM, ne porteront pas de noms, seulement un numéro.

Mais je vous incite à aller voir sur Wikipédia pour en connaître davantage à ce sujet.

Le LCI 713 devient un musée

LCI (L) -713 a été construit par George Lawley & Sons Shipyards à Neponset, Massachusetts, en 1944 pour débarquer jusqu'à 200 soldats sur une plage. Après entraînement et des croisières de formation à Solomons, Maryland, il a navigué à travers le canal de Panama pour le théâtre des opérations Pacifique où il a obtenu une décoration alors qu'il était affecté à la flottille 24. Il a participé à deux atterrissages de combat sur Mindanao et Bornéo avant la fin de la Seconde Guerre mondiale. A partir de là, jusqu'en Décembre 1945, il a transporté des troupes, du courrier et des fournitures dans les Philippines.

Il a navigué vers les États-Unis en janvier 1946. Il a été désarmé le 6 Octobre 1946, et proposé à la vente. Le 10 février 1948, le navire a été acheté aux enchères publiques par CT

Smith & Fils, une entreprise de remorquage marine à Seattle. Après un voyage de deux jours vers Portland, Oregon, il a été constaté qu'il ne serait pas pratique pour les travaux de remorquage.

Le LCI (L) -713 a finalement été désigné pour devenir un brise-lames dans la rivière Columbia, près de la ville de Stevenson, Washington. Arthur A. Raz a acquis le navire en 1976, et l'a remorqué à Portland, Oregon. Il est resté à Portland jusqu'en 1998, quand Walt James l'a acheté dans la succession de M. Raz et a commencé un effort de restauration. En 2003, une association à but non lucratif sous le nom de "Amphibious Forces Memorial Museum" a été créée afin de garder le LCI (L) -713 comme un navire de musée pour les générations actuelles et futures. Le musée a acquis le bateau de M. James en décembre 2003. Le musée dispose d'un effectif de bénévoles qui inclue les électriciens, les soudeurs de l'industrie maritime, des étudiants, des entrepreneurs et plusieurs anciens combattants amphibie de la Seconde Guerre mondiale qui partagent un intérêt commun à mettre le bateau de nouveau à son état d'origine du temps de guerre. Ils sont fiers d'être impliqués dans la restauration de ce navire. Le LCI (L) -713 est le dernier LCI restant dans sa configuration d'origine pour la Seconde Guerre mondiale.

Ecrit par Derrick Hartshorn

#### Histoire du LST 519

Le LST 519 a été construit par la Chicago Bridge & Iron Company à Seneca, Illinois. Mis sur cale le 17 septembre 1943, il a été lancé le 25 janvier 1944. Le LST, par le fleuve Mississippi est descendu jusqu'à la base navale à Alger, en Louisiane, juste en face de la Nouvelle-Orléans où la prise de commandement a eu lieu le 17 février 1944. ***C'est du personnel des Garde-côtes qui a formé l'équipage du 519 pendant cette croisière sur le fleuve alors que le navire était en route pour la Louisiane.***

Après l'entraînement nécessaire, avec lieutenant Frank L. Brimmer, USN, comme commandant, le LST 519 a quitté les Etats-Unis, faisant partie du convoi UGS-36 pour l'Afrique du Nord. On peut noter que dans ce convoi se trouvait aussi le LST 177, celui qui devint notre Laita, je l'ai déjà signalé.

Le 1er avril 1944, au large du Cap Cherchel, Algérie, le convoi a été attaqué par trente JU-88 et DO-214 bombardiers volant depuis la France méridionale. Bien que tous les canons du LST 519 aient tiré sur l'ennemi, le navire n'a pas été crédité d'avoir touché l'un des avions allemands attaquant.

A Oran, en Algérie, le LCT 148 a été embarqué sur le pont principal pour le transport vers l'Angleterre. Le bâtiment est arrivé à Plymouth le 11 mai 1944 avec son LCT. Il n'a pas perdu de temps, puisqu'il était sur la plage Juno le 6 juin 1944, au débarquement. Ensuite, il n'a cessé de faire des allers et retours dans la Manche, livrant en France : chars, camions, ambulances, wagons de chemin de fer, munitions etc... aux plages de Normandie et puis dans les ports de la Seine et d'autres ports de France. Il retournait en Angleterre avec des soldats blessés, des prisonniers allemands, ou du matériel endommagé.

LST 519 a fait cinquante trois allers-retours ! à travers la Manche, seulement un autre LST américain a fait plus que lui. Après la fin des hostilités, il a quitté Plymouth, en Angleterre, le 9 Juillet 1945 arrivant Norfolk, le 25 Juillet 1945.

Par la suite, ce LST a eu une longue carrière de transporteur au sein de la marine US et 12 mai 1955 il a été rebaptisé USS Calhoun County (LST 519) à compter du 1er Juillet 1955.

Il lui est arrivé quelques problèmes, abordage ou accrochage avec le SS Nellie le 27 juin 1959 qui détruisit une barbotte de 40 m/m bâbord et a mis le système de démagnétisation hors service. Il n'y eut pas de blessés dans l'équipage. Et puis alors qu'il déversait des munitions périmées dans l'océan, une violente explosion sous-marine le mis un peu à mal, mais sans gravité pour l'équipage

Après ces bons et loyaux services, comme on dit chez nous, désarmé le 1er novembre 1962, après dix-huit ans de navigation intense, ce pauvre LST a été condamné à servir de cible.

Cependant, les coups de canon ou les torpilles n'ont pas réussi à le couler, il a donc fallu utiliser des charges de démolition pour lui donner le coup de grâce.

En lisant ce texte, on se rend compte - et j'ai lu la même chose dans d'autres écrits - que les équipages des navires de débarquement ne comptaient guère de spécialistes, de personnel qui avait la pratique de la marine. On a fait des militaires et même des marins, aux Etats-Unis, avec du tout venant, dirait-on, et, comme il s'agissait bien vite d'aller à la guerre, il fallait aussi rapidement former le personnel dans toutes les spécialités embarquées sur les bateaux. Ils n'étaient donc pas passés par les CFM et avaient tout à apprendre. J'ai lu que sur un LST US, seul deux membres de l'équipage connaissaient un LST : le commandant et un QM chef. Cela ne pouvait pas être autrement puisque tous ces bâtiments étaient nouvellement conçus et construits ; c'est pourquoi, au début ce texte-ci, écrit par un américain, on peut lire : C'est du personnel des Garde-Côtes qui a formé l'équipage du LST 519 pendant cette croisière sur le fleuve alors que le navire était en route pour la Louisiane. Une formation sur le tas, donc. Il y avait parmi ces marins descendant le Mississippi, des gens qui n'avaient jamais vu la mer, venant directement de leur Texas ou Idaho natal

On peut mettre en parallèle l'équipage du LST 973, le Golo, se préparant à partir pour l'Indochine et dont je fis partie en tant que matelot timonier. Seuls l'officier en second, monsieur Surply, sur le Laita, et quelques rares membres de l'équipage avaient déjà embarqué sur ce type de navire. Mais nous eûmes droit, à San Diego, pour toutes les spécialités, à un entraînement intense et des plus sérieux, avec environ un quart de l'équipage US resté à bord. Raymond Stephan nous a parlé de son entraînement avec son LCVP numéro 2, sur les rivages du Pacifique, devant San Diego dans le forum des « Anciens cols bleus et pompons rouges » ; je vais reprendre son écrit pour vous en parler le mois prochain.

Un canal de Panama bis sera-t-il creusé ? C'est ce que l'on peut entendre par diverses informations. C'est un projet qui est plus que centenaire et dont le président sandiniste Ortega, du Nicaragua semble en faire sa marotte. Ce canal de Panama number two, traverserait son pays, sur environ cent cinquante kilomètres ! élèverait les navires de l'Océan Atlantique dans le vaste lac Nicaragua pour les redescendre ensuite vers le Pacifique. Mais le canal number one est en cours l'élargissement, et on suppose déjà, qu'avec le commerce international avec l'Asie et le développement qui semble infini des porte-conteneurs cet élargissement est trop petit. C'est donc un chantier gigantesque qui pourrait s'installer au Nicaragua. Mais de

nouvelles données viennent troubler ce projet, en effet, la route du Pôle, avec la fonte des glaces, est en cours d'ouverture et cette nouvelle voie maritime sera moins longue que celle au travers du Pacifique. Voilà une affaire à suivre. Le journal « le Monde » du 20 juin, nous dit que les écologistes nicaraguayens n'en veulent pas ; ils ont grand peur que ce canal pollue et détruise cette vaste réserve d'eau douce qu'est la lac Nicaragua, au cœur de l'Amérique Centrale, et dénoncent une sorte de mainmise de la famille Ortega sur le Panama.

Et toujours la piraterie : cette vérole mobilise une partie de nos forces et on peut lire sur le dernier « Cols bleus » : Mission Atalante : un falcon effectue des vols de cinq heures à partir de Djibouti. Missions Corymbe : A large du Nigéria, le Latouche-Tréville déjoue une attaque de pirates sur trois navires. Tanzanie : le Guépratte conduit des activités de coopération avec la marine Tanzanienne pour lutter contre la piraterie.

Avant de vous quitter, je dois vous signaler une émission de télévision sur France 3, le vendredi 5 juillet à 23 h 10, qui doit être intéressante pour nous, marins. L'affaire des exocet, de conception française, dans la guerre des Malouines, opposant l'Argentine au Royaume-Uni.

Et puis j'en terminerai là, et je vous dis : à dans un mois, et n'oubliez pas le défilé du 14 juillet, vu du fauteuil, sur les Champs-Élysées

Avec mes amitiés.

André Pilon