

Voici le mot du président des LST pour juin 2012.

-- Bien le bonjour à tous les anciens des LST ; me voici de retour comme chaque fin de mois pour quelque bavardage. Hier je vous ai envoyé les derniers blogs de notre navigatrice en solitaire... qui n'est plus seule. Aujourd'hui, je n'ai rien reçu mais j'ai découvert dans son dernier blog en espagnol, qu'ils partiraient dans deux jours, j'en déduis qu'ils vont prendre la route des Marquises demain 1^{er} juin. Nous verrons.

-- En début du mois de mai, nous avons eu un nouvel adhérent, il s'agit de Guy Colin qui était embarqué sur le Vulcain de 1951 à 1953 comme quartier-maître radio. Le Vulcain, ex Agenor, était un LST atelier qui était en Indochine pendant tout le temps qu'il fut français de 1951 à 1957 et qui, à la fin de notre guerre d'Indochine fut remis à la Chine de Taiwan ; vous pouvez voir la photo de Guy Colin dans le site des LST français.

-- Pour les abeilles, ces jours-ci et depuis dix jours, c'est la fête, elles butinent sur les acacias. Le miel d'acacia, au même titre que le miel de lavande, sont parmi les meilleurs miels de France

■ L'odyssée du LST 138 ; une page d'histoire.



Ce LST à été mis sur cale le 25 octobre 1943, aux chantiers « Américain Bridge » à Ambridge en Pennsylvanie. Construit en deux mois, il fut lancé le 30

décembre Il est rentré au service dans l'US Navy le 5 février 1944. Il a été affecté au théâtre opérationnel européen. Il est présent en Normandie du 6 au 12 juin. Il quitte le service le 20 novembre 1945. Rayé de l'US Navy le 5 décembre 1945, il est vendu pour reconversion à un service marchand le 16 juin 1947 à la compagnie Trois Stars Line, à Lake Charles, en Louisiane. Ensuite, il est acheté par l'Irgoun, une organisation politique sioniste d'extrême droite, dont Menahem Beghin était l'un des chefs, qui se propose de prendre le pouvoir à la création, de l'état d'Israël au Moyen-Orient et afin de pouvoir y transporter du personnel, presque un millier d'hommes et de femmes volontaires, et un gros tonnage d'armes dont on aura besoin pour la prise du pouvoir. Ce bateau a alors pris le nom d'Altalena. Appareillant de Port-de-Bouc, l'opération contre la Haganah alors au pouvoir en Israël avec Ben Gourion comme premier ministre depuis peu, depuis la création de cet état, échoua ; arrivé le 15 mai 1948, le bateau fut attaqué par le pouvoir israélien, puis pris feu, s'échouant sur la plage de Tel Aviv.



Mais c'est une page de l'histoire d'Israël à ses débuts, que vous pourrez lire par ailleurs, moi je ne traite que ce LST. Et c'est une affaire bien oubliée. Voici, en pièces jointes, trois photos de l'Altalena : une, le bateau en route vers Israël, passagers civils, hommes et femmes, et les deux autres où le bateau devient une épave.

Voici un lien qui pourra vous conduire à cette affaire. C'est en anglais, mais google traduit et c'est compréhensible.
<http://www.etzel.org.il/english/ac20.htm>

-- Voici diverses façons d'employer les LST, autres que les transports classiques de matériel et de personnel pour lesquels ils ont principalement été conçus.

Landing Craft Repair Ships dotés de grues derrick, mâts de charge et treuils, c'est-à-dire navires ateliers ; comme le Vulcain, LST 490.

Mother Ships avec baraques sur le pont principal pour loger 40 officiers et couchettes dans le hangar, pour 196 hommes

Navires hôpitaux : 38 LST de ce type serviront en Normandie et transporteront 31 035 blessés en Angleterre, dont le 223 qui devint notre LST : la Rance.

Replenishment Ammunition Ship : navires de réapprovisionnement en munitions. Plusieurs ont sauté à Pearl Harbor, dans le West Loch, pendant leur chargement, ce fut une grosse catastrophe qui fut nommée : la seconde catastrophe de Pearl Harbour, et qui ne fut pas dévoilée officiellement de suite afin de ne pas saper le moral des combattants du Pacifique.

Aircraft & Helicopter Carriers : à la fin de la guerre, ces navires mettront en œuvre de petits avions légers d'observation et les premiers hélicoptères Sikorsky. Nous avons vu les premiers hélicoptères d'Indochine apponter sur le Golo aux environs du mois de mars 1952, Raymond Stéphan doit s'en rappeler aussi.

Les LST ont servi aux transports de prisonniers, tant Allemands que Japonais (ceux qui ne se sont pas fait hara kiri)

Il s'agit d'emploi, de transformations et aménagements les plus notables, mais il y en eut bien d'autres.

Par la suite, ceux qui allèrent naviguer au commerce reçurent diverses destinations. On se souvient que nous avons parlé du navire frigorifique des pêcheries basques : « Iraty », ex LST 1039.

--Jean Favalessa, dans le forum des « anciens cols bleus », nous raconte, au vu de son journal de bord, son trajet de Marseille en Indochine sur le transport Jamaïque, un cargo mixte, je crois, en octobre 1949. Quand le Jamaïque arriva à Colombo le 30 octobre, il y avait là, le LST Chéloff en escale et qui lui aussi allait vers l'Indochine : il écrit : il y a pas mal de cargos dans le port et même un LST français. Il y aura du courrier à poster et des permissionnaires iront à terre avec les LCVP du Chéloff après accord avec le chef de notre détachement, un colonel, et le commandant du LST.

Le capitaine de vaisseau Ebanga vient de prendre la direction de la publication du journal « Cols Bleus » après avoir commandé le BPC Tonnerre. Ce qui est remarquable c'est que cet officier supérieur est Camerounais d'origine. Il est peut-être dans notre marine nationale le premier homme de couleur à atteindre ce grade. En effet quand j'étais jeune en marine, on ne rencontrait jamais un officier de couleur et il me semble qu'à ce sujet, la Marine cultivait une certaine forme de racisme. Les anciens ont-ils quelques remarques à faire à ce sujet ?

En pièce jointe, je vous transmets une interview du commandant Ebanga par un journal de Douala, avant qu'il ne prenne de commandement du Tonnerre ; c'est un document WEB.

13 avril 2009 / Journal Le Messenger – Douala

Capitaine de vaisseau Ebanga

“ Je suis Français comme Obama est Américain ”

Crâne rasé comme il est de mise dans l'armée, Philippe Ebanga a l'air de ce qu'il est est : un marin aguerri. Affable, ce quadra bon teint (il est né en 1966 à Douala), nous reçoit avec le sourire. Pour nous retracer son brillant parcours dans la marine française dont il va commander en juillet prochain, l'un des fleurons: Le Tonnerre, la dernière née de l'ingénierie navale hexagonale et le deuxième plus gros bâtiment après le porte-avions Charles de Gaulle (voir Le Messenger no 2824 du 27 mars 2009). Marié et père de trois

garçons, le natif de Tsang dans le département de la Lékié au Cameroun ne se prend pas pour autant la tête. Mais s'il garde les pieds sur terre, il passe le clair de son temps en mer. Une vieille passion qui l'a poussé en 1983, au terme de ses études secondaires aux lycées Joss et Leclerc, à s'envoler pour l'Ecole navale en France afin de réaliser un " vieux rêve d'enfant ", attiré par le métier des armes. Philippe Ebanga y gravit, un à un, tous les échelons de la hiérarchie jusqu'au grade de capitaine de vaisseau, l'équivalent de colonel, le dernier grade d'officiers supérieurs avant le grade d'officiers généraux. Rencontre avec un homme de conviction.

Qu'est-ce qu'un Camerounais fait sur un bateau français ?
Disons... que je suis Français d'origine camerounaise. Mon père est Camerounais et ma mère est Française, et servant dans la marine française, je suis bien sûr Français. J'ai choisi cette voie bien qu'ayant été élevé au Cameroun. Les fondements de mon éducation sont ancrés ici au Cameroun, mais mon éducation supérieure, je l'ai reçue en France. En guise de comparaison, je suis Camerounais comme M. Obama est Kenyan et Français comme il est Américain.

Avez-vous gardé des attaches avec le Cameroun, est-ce que vous y avez de la famille ?
D'abord je vais vous dire d'où je viens. Mon village se trouve dans le département de la Lékié, à Tsang. J'y étais récemment, au mois de février (2009, Ndlr), à l'enterrement de mon père. Des attaches, oui, je les ai gardées puisque j'ai de la famille et des amis d'enfance qui travaillent ici au Cameroun, et je reviens de temps en temps quand la marine me le permet, tous les trois ou quatre ans.

Vous allez sous peu devenir capitaine de ce bateau, si nos informations sont bonnes. C'est une lourde responsabilité qui vous attend là...
Effectivement, il y a un décret du président de la République (Nicolas Sarkozy Ndlr) signé en mars, qui me nomme au commandement de ce bateau à partir du mois de juillet. Ce n'est ni un hasard ni une faveur, ce n'est pas non plus un effet de mode : c'est le résultat de 23 ans de carrière dans la marine, où j'ai déjà eu l'occasion de commander deux autres bâtiments dans différents grades : un patrouilleur rapide dans le grade d'enseigne de vaisseau et une frégate quand j'étais capitaine de corvette, ce qui m'a amené à parfaire mon expertise et mon habilité à commander une plus grande unité.

A quel niveau vous situez-vous actuellement dans la hiérarchie de la marine française
Je suis capitaine de vaisseau, ce qui est l'équivalent du grade de colonel dans l'armée de terre ou la gendarmerie. C'est le dernier grade d'officiers supérieurs

avant le grade d'officiers généraux. C'est le résultat d'une sélection impitoyable tout au long de ma carrière. J'ai eu à passer des concours internes, des sélections et des évaluations très dures à intervalles réguliers.

-- Achetez Fauchon :

Personnellement, je ne mange jamais de salade si elle n'est pas assaisonnée à l'huile d'olive. J'adore l'huile d'olive et je peux même manger du pain tendre trempé dedans, c'est un régal et cela vient de mon long séjour dans le midi, je ne connaissais pas cette huile dans mon pays natal. Et puis c'est excellent pour la santé et empêche la constipation, dit-on. Elle est chère, c'est vrai, et il y en a de plusieurs prix. Alors, ce mois-ci, le mensuel « 60 millions de consommateurs » nous présente un essai comparatif de diverses huiles d'olive, vingt marques, que l'on peut trouver en France dans le commerce. Le prix en est assez variable et oscille grosso modo entre 5 et 10 euros le litre. Parmi ces flacons d'une contenance de 0 litre 75 à un litre, il y a un faux frère dont la bouteille ne fait que 0,25 litre. C'est la bouteille d'huile d'olive que l'on peut se procurer chez Fauchon, à Paris, et tenez-vous bien, ce modeste contenu d'un quart, avec la bouteille bien sûr, est vendu 64,40 euros, soit 257,60 euros le litre ! c'est une monstruosité. A ce prix-là, on pourrait penser qu'elle est la meilleure parmi les vingt huiles présentées et donc être en tête du palmarès ; mais non, l'huile de chez Fauchon, vierge extra, du moulin de Villevieille, malgré son prix, n'arrive qu'à la troisième place. Celle que j'emploie le plus souvent, la Puget, n'est classée, dans cet essai, que la onzième sur vingt ; tant pis pour moi, mais je n'irai pas acheter mon huile chez Fauchon, et même si un jour j'habite à Paris.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter de passer un excellent mois de juin ; et pour certains à vous préparer à prendre la route vers la montagne, la mer ou le pays natal. Les grandes vacances, c'est pour dans un mois.

Avec mes amitiés à tous.

André Pilon

