

Voici le mot du président pour mai 2011

C'est donc le jour et l'heure de ma visite annuelle et voila donc mon bavardage habituel.

17 m/m de pluie pour le mois d'avril, (relevée chaque matin à 8 heures dans ma cour), après les 30 m/m en janvier, 33 en février et 21 en mars, on peut dire que c'est une année sèche qui semble se présenter. Pour ces quatre mois le total est donc de 101 m/m alors que la normale est de 220 à 230 dans ma région. D'ores et déjà, la récolte des céréales, qui sont peu enracinées, est compromise.

Par contre les colzas qui sont entrain de défleurir et qui ont une puissante et profonde racine, un peu comme un chou, ne semblent pas avoir souffert et malgré des passages venteux et frais les abeilles de chez moi ont fait le profit de la bonne montée de nectar. Le mois dernier, du reste, je vous montrais une photo de ces 5 ruches, je les ai agrandies comme il se doit pour la récolte et je compte faire – on s'y met demain - 80 à 100 kilos de miel de colza (je vous disais 75 dans mon dernier courrier ; et sur quatre ruches seulement car l'une d'elles n'a pas « gazé » ; je pense qu'elle doit avoir changé sa reine...

Ce mois-ci, nous allons parler du LST Odet, qui fut le septième bâtiment de ce type que reçut la France le 25 mai 1948. Ce bâtiment a été construit aux chantiers de Missouri Valley Bridge, à Evansville, dans l'état d'Indiana. Il portait le numéro 815, il était donc le huit cent quinzième LST construit aux Etats-Unis. Mis sur cale le 28 août 1944, il fut lancé le 7 octobre, ce qui fait donc 40 jours de travail pour sa construction. Il est du type LST 542, c'est donc qu'il avait une rampe permettant l'accès des véhicules ou des chars au pont supérieur. Il possédait deux LCVP à sa construction. Il fut commissionné le 30 octobre suivant et le nom de son commandant n'est pas indiqué ; sa marraine était miss Elisabeth Sweet. Sa destination opérationnelle fut le Pacifique où il prit part à l'assaut contre Okinawa, puis à son occupation. Il y resta jusqu'en novembre 1945. Probablement de retour aux USA, il fut désarmé le 6 septembre 1946.

Il est vendu le 25 mai 1946, à la compagnie Basalt Rock. Cette compagnie le revend à la France presque aussitôt. Il prend alors le nom de Odet, un fleuve côtier français, comme pour les autres LST déjà en service chez nous. A l'avènement de l'Otan, il prendra le numéro de coque L 9005. Son indicatif international sera FAOD, très facile à se souvenir puisque les deux dernières lettres, phonétiquement, donnent son nom.

Notre ami Michel Bruneau, fit partie du premier équipage qui le prit en Amérique, à Norfolk, je crois. Il était alors quartier maître ou matelot mécanicien.

L'Odet est ce fleuve breton du Finistère, à caractère torrentiel, d'une longueur de 62 km qui aboutit dans l'Océan Atlantique à Benodet.

Comme les autres LST, il fit l'Indochine, opérant entre autre avec les crabes et les alligators.

Et voici le Brodie Système, ou installation d'une piste aviation sur un câble !



Pour les besoins opérationnels que nécessitaient les grands débarquements, l'armée américaine fut amenée à employer des LST sous forme de porte-avions. Il s'agissait de mettre en l'air des avions légers, des Piper cub, utilisés pour le réglage de l'artillerie. Il fallut faire quelques transformations à ces navires de débarquement. Ceux qui servaient pour les débarquements en Europe seraient équipés d'une piste d'envol légère, établie dans l'axe du bâtiment d'une longueur d'environ 70 mètres, après effacement d'une partie de l'artillerie avant, principalement les canons de 40 m/m se trouvant juste au dessus des portes. Une fois en l'air les Piper cub, mission terminée, s'en allaient se poser sur un terrain ami. Dans l'Océan Pacifique ce fut différent, les distances y sont grandes, les terrains amis, quand il y en a, sont bien loin, alors il fallut créer un autre système. Un mécanisme de lancer et de récupération en vol pour ces avions légers fut inventé ; ce fut le système Brodie, du nom de son inventeur.



J'ai trouvé sur internet 7 LST, qui avaient ainsi été transformé en porte-avions en 1944 par les troupes du génie de l'armée de terre, et qui devait avoir une capacité de six appareils L48 Piper cub Grasshoppers (sauterelles). Six LST furent ainsi convertis pour le front méditerranéen par la troisième division d'infanterie US ; ce sont les LST 16, 158, 337, 386, 525, 906. Personnellement je pense que cette liste est sujette à caution, car les 337 et 386 étaient affectés dans la marine anglaise et le 158 fut coulé le 11 juillet 1943 par bombe à Licata en Sicile ; sur navsource, des photos nous le montre en feu ; il est gréé avec deux LCVP à l'avant, il ne pouvait donc pas avoir de piste pour Piper Cub. Le LST 776, servit dans le Pacifique et il semble, avec le 325 devenue musée du souvenir pour les LST, qui n'est pas nommé dans la liste, être les seuls qui reçurent une catapulte légère, en piste oblique, et l'équipement de récupération Brodie.

Le site US Navsource nous offre peu de photos de ces navires devenus des porte-avions : une pour le LST 16, une pour le 325, trois très belles photos pour le 776 équipé de sa piste oblique qui semble être mobile, avec un avion comme prêt au décollage, les portiques de récupération bien visible. On remarque qu'ainsi équipé on peut moins stocker d'avions sur le pont qu'avec une piste comme sur le 776, autre photo sur navsource. Sur ce LST muni d'une piste on voit un avion décollant et il en a au moins sept à bord !

Le système Brodie (une piste sur un câble) était principalement composé de deux pylônes installés à l'avant et à l'arrière du bateau, en haut de ces pylônes, deux longs bras longs de cinquante pieds projetés vers l'extérieur bâbord qui supportent un câble muni d'une boucle dans lequel l'avion équipé d'un crochet monté sur son fuselage (photo jointe) vient s'accrocher. Nul doute qu'il fallait avoir une mentalité et des dons d'acrobate. Une fois l'avion arrêté, les aviateurs sortaient de sa carlingue, montaient par une échelle de corde en haut du pylône de l'avant, et puis descendaient ainsi sur le pont. Il y a plusieurs sites qui en parlent sur Internet, certains ont des photos intéressantes.

Et puis, sur youtube, je viens de trouver un film où l'on voit parfaitement le fonctionnement du Brodie avec décollage depuis le portique ; faire youtube et : **Stinson L-5 Sentinel with Brodie System.**

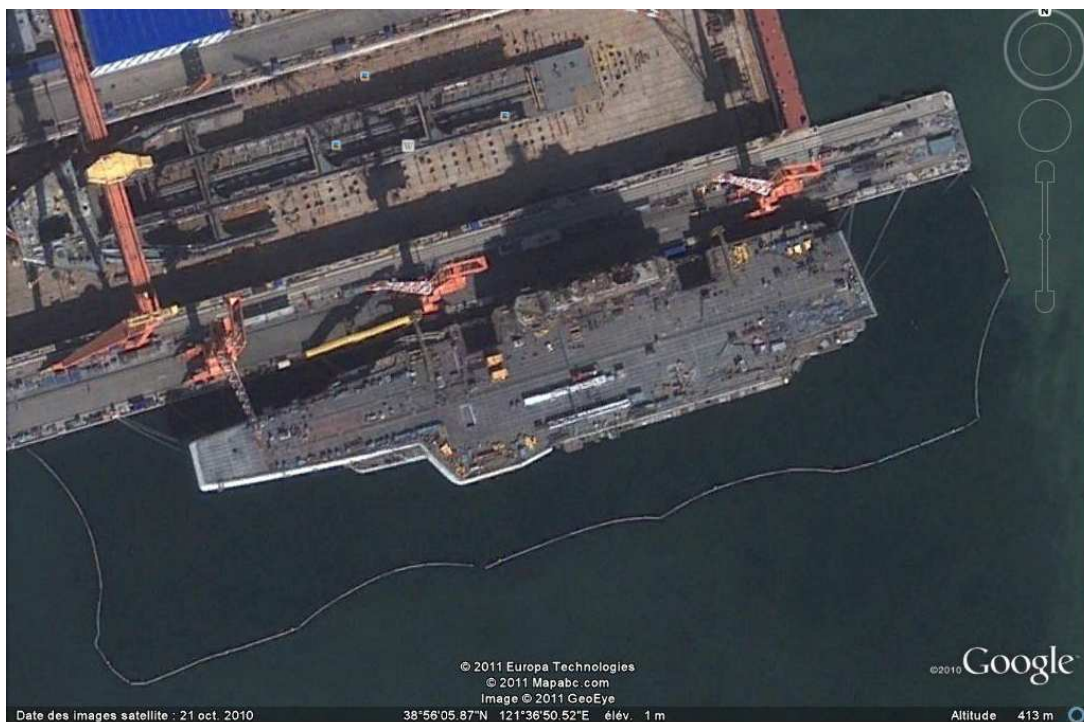
Il est remarquable que des LST reçoivent des pistes obliques avant les porte-avions, ceci dérive-t-il de cela ?

Lu dans la presse « le Monde » du 26 avril.

Les Chinois sont en train de construire leur premier porte-avions. En effet, et on en avait entendu parler à cette époque, ils ont acheté un porte-avions dont la construction dans les chantiers navals ukrainiens fut abandonnée à la chute de l'Union Soviétique, le « Varyag », soi-disant pour en faire un casino flottant à Macao. En 1998, ce bâtiment est arrivé dans le port militaire de Dalian, dans le Nord-Est de la Chine. Les travaux auraient commencé en 2005.

Assurément ce n'est pas demain qu'il sera opérationnel et même si le porte-avions devient en état de marche dans quelques années, il faudra du temps pour rendre opérationnel un groupe aéronaval et former des pilotes à l'appontage. Et comme dit un expert, ils démarrent avec une poubelle.

Toujours est-il que j'ai trouvé ce porte-avions dans le port de Dalian avec Google Earth, je vous mets la photo du satellite en pièce jointe. Vous pouvez interroger Google Earth avec « Dalian ».



Honiara (îles Salomon), 15 mars - Le coprah rapporte gros - Les 45.000 producteurs de coprah se frottent les mains, le cours mondial du coprah est élevé. Selon la Banque centrale des Iles Salomon, le prix de la tonne a augmenté de 17,3% au cours du mois de janvier, pour atteindre 1.354 dollars américains (125.000 Fcfp) la tonne, un record. Et aux Iles Salomon, le prix du kilo de coprah a été multiplié par trois en un an. Ce boom du coprah s'explique par une forte demande internationale.

Tout le monde ne sait pas que l'huile de coprah, l'amande de la noix de coco, c'est une des meilleures pour la fabrication du Napalm et que le coprah des îles Tuamotu serait le meilleur parmi les meilleurs. C'est moi qui ajoute : en temps de guerre c'est la richesse pour les planteurs de cocotiers.

Anne Quéméré a quelques difficultés (5 avril). Son kiteboat n'est plus gouvernable. Le câble tribord qui relie le palonnier au safran du gouvernail a cédé et celui de bâbord montre des signes de fatigue. Comme de ce fait elle ne peut plus le manœuvrer avec ses pieds, elle a choisi de le bloquer suivant un angle qui lui permet de suivre une route toute droite. Elle se dirige vers l'archipel des atolls des Tuamotu environ à 40/50 milles par jour. De plus, elle ne dispose plus de moyens de communication par satellite avec son équipe ; une panne de réseau ?

C'est en cours de réparation. Mais Anne Quéméré n'est pas en danger, elle continue son exploit et se trouve environ au trois quarts de la route. Grâce à la balise argos, l'équipe suit sa progression en temps réel. La navigatrice tient son cap vers la Polynésie française. Sa position ce samedi 30 avril 2011 à 14 heures est : Latitude 12° 20 46 Sud et Longitude 125 ° 15 West. Elle en est à son 59 ème jour de mer, elle est à 1449 nautiques de l'arrivée ; dans les dernières 24 heures de 8heures à 8heures elle a parcouru 87 nautiques, sa meilleur journée depuis le départ.

De mon point de vue personnel, comme elle va continuer sa route normale dans le courant alizé vierge de tempête à cette époque, en direction de Tahiti ; en arrivant sur les Tuamotu, ce chapelet d'îles dangereuses, qu'elle ne peut aborder sans gouverne, il faudra qu'une équipe vienne au-devant d'elle afin d'effectuer cette réparation. Pour le moment elle se dirige sue le nord de l'atoll Napuka, cette atoll est équipé d'une piste aviation, un avion peut venir de Papeete avec les dépanneurs, il peuvent louer un embarcation Napuka pour se rendre vers elle au large.

D'après les conversations au sujet du jardinage, sur le site « anciens cols bleus et pompons rouges » au sujet du purin d'ortie anti pucerons.

Voilà, après le colza pour faire du biocarburant, une nouvelle source de revenus, un nouveau débouché pour nos agriculteurs, comme on dit : récolte des orties. Pour mettre du purin d'orties à l'échelon de la nation, accessible à tous les jardiniers, ceux du dimanche comme les professionnels, et même en fabriquer pour l'exportation, il en faudra des milliers d'hectares et encore des milliers d'hectares de champs d'orties. Et puis il faudra construire des usines à purin d'orties ; et je vois des conflits de voisinage avec l'usine si ça pue autant que celui que je peux faire dans un vieux bidon de deux cents litres au bas de mon jardin. C'est tout de même une affaire à suivre... un voisin cultivateur m'a dit : moi, faire ça ou bien autre chose cela ne me dérange pas.

Demain premier mai, fête du travail, et aussi fête du muguet ; il parait qu'il est déjà défleuri, ayant été très précoce cette année et que les producteurs de cette fleur ont du les mettre dans des armoires réfrigérées ?

J'en ai maintenant terminé et je vous souhaite de passer un bon mois de mai, c'est le mois où l'on peut se découvrir, où l'on peut se mettre à l'aise.

Rendez-vous le 31 mai.

André Pilon