

## Mot du président pour octobre 2012

Bonjour aux anciens des LST en fin de ce mois de septembre.

Voilà mon mot de liaison mensuel habituel et nous commencerons par notre navigatrice qui a eu 17 ans le 20 septembre.

- Laura est arrivée en Nouvelle-Zélande le 2 septembre bien entendu toute heureuse et comme elle nous l'a dit dans ses divers blogs. Je stoppe donc la transmission de ces informations puisqu'elle ne navigue plus. Si elle reprend la mer, je verrai à retransmettre ce qu'elle pourra nous envoyer et si c'est intéressant.

Et justement, voici du nouveau en cette fin de mois, elle est entrain de reprendre la mer, pas tout à fait puisque c'est aux Etats-Unis, dans l'Hudson. Il est bon de savoir qu'elle n'est pas restée longtemps en Nouvelle-Zélande contrairement à ce qu'elle nous avait laissé entendre en disant qu'elle voulait y vivre. En effet, il y a une quinzaine de jours, elle a pris l'avion pour New-York où elle est enrôlée comme membre d'équipage sur une goélette de 160 pieds qui a pour nom « Clipper City » et qui transporte des visiteurs sur l'Hudson, du pier 17 à la statue de la Liberté. C'est un travail très dur dit-elle, et on lève les voiles à la main...

J'ai lu quelques part sur internet que la relation de son tour du Monde était sortie, je ne peux pas retrouver cette information. Bien entendu, ce n'est pas elle qui l'a écrite. Elle ne l'a jamais fait à bord, et quand elle est à terre, elle visite le pays ou s'amuse. Quant à Bruno, qui servait de lest et de cuisinier gargouillou sur Guppy, il a trouvé du travail dans un bar, à Auckland.

- Mais venons-en aux LST :

Voilà l'histoire d'un LST, le 467, vue par de jeunes plongeurs qui ont rencontré ce bateau dans les Caraïbes, là où il a coulé après avoir navigué au commerce dans cette région, une fois la guerre terminée.

Je les cite : Pendant plusieurs années nous avons plongé sur l'épave sans rien savoir d'elle, et puis un jour nous apprîmes que c'était celle d'un cargo qui allait d'île en île dans les Caraïbes pour y faire son commerce et qu'il avait été détruit dans la baie Krun, dans le sud de Saint Thomas, le 6 novembre 1984 dans la tempête tropicale Klaus. Mais il y avait quelque chose qui ne collait pas, en l'explorant nous remarquions qu'il avait des ressemblances avec un navire de guerre, avec des emplacements de canons encore visibles sur le pont. Et puis, il était posé à plat sur le fond de l'océan, ce qui était dû au fait qu'il avait un fond plat. C'était là des caractéristiques inhabituelles pour un cargo inter insulaires.

Après une enquête approfondie, nous fûmes informés que cette épave était celle d'un LST, un Landing Ship Tank ; mais que diable est-ce un LST, nous demandions nous ? Ce fut le début d'une longue enquête qui devait amener des vétérans de l'ancien équipage pendant la seconde guerre mondiale, des Etats-Unis vers Saint-Thomas aux Iles Vierges, pour rendre visite à leur ancien navire durant la guerre, un bâtiment qui avait été très décoré, et certains ont plongé sur l'épave. »

En recherchant les LST parmi les flottes de la Seconde Guerre mondiale. Il y avait une foule d'informations parmi ces héros méconnus du plus grand conflit de l'histoire mondiale. Il y eut 1051 LST construits dans la seconde partie de cette guerre ; ils ont été utilisés dans tous les débarquements amphibies vers la fin de la guerre ; ces bateaux ont été déterminants pour les débarquements du jour « J » et pour les opérations de la guerre du Pacifique sous les ordres du général Mac Arthur. C'est Winston Churchill, après la déroute de Dunkerque qui avait chargé ses bureaux d'études dans ce but : « Que l'on construise de grands navires qui peuvent jeter sur une plage, par tous les temps, un grand nombre de chars les plus lourds ». Dès la première

tentative pour combler ces besoins de bateaux de débarquement, les britanniques construisirent 30 ALCT, landing craft atlantique, mais ils ont trouvé qu'ils étaient trop petits. L'US Navy de son côté a fait des recherches et a conçu un type tout nouveau de navires, qui avait la stabilité nécessaire dans l'océan, une coque assez élégante et la possibilité de déposer des chars des troupes et des engins de combat et même sous le feu de l'ennemi. C'est le nommé John C Niedermair qui est le créateur des LST qui furent construits dans 23 chantiers navals dispersés dans les Etats-Unis. (Je lis par ailleurs que Niedermair fut un architecte naval hors pair)

Un obstacle majeur était de savoir comment concilier le tirant d'eau nécessaire pour le voyage océanique en maintenant une certaine stabilité avec le faible tirant d'eau nécessaire pour l'échouage. La Marine a résolu ce problème en concevant un système de ballast exceptionnellement grands qui pourraient être remplis d'eau de mer pour la stabilité de traversée de l'océan, puis être pompée pour les opérations échouage. Pour les voyages océaniques du navire le tirant d'eau pouvait être de 14 pieds et pour l'échouage d'un minimum de seulement 3 pieds 9 pouces.

Après la guerre du Pacifique on a découvert que le 467 avait été acheté en 1973 par la Société Ouest négociation Indes, il a été converti en un cargo en 1952 par les Chantiers Davie & Repairing Co. Ltd de Louzon Québec, puis nommé Frank J Humphrey. Mais c'est là que la piste s'est arrêtée. Un voyage dans le registre maritime Lloyds à Londres était sur les livres.

Et voici ce que l'on peut lire dans navsource au sujet de ce LST 467

Mis sur cale le 17 octobre 1942 aux chantiers Kaiser, à Vancouver

Lancé le 21 novembre 1942 (il fut construit en 35 jours)

Mis en service le 3 mars 1943 avec le lieutenant Taylor comme commandant, le LST 467 est désigné pour le Pacifique ; il participa aux opérations suivantes :

Campaign and Dates	Campaign and Dates
<b>Eastern New Guinea operation</b> Lae occupation, 4 to 5 September 1943	<b>Leyte operation</b> Leyte landings, 13 to 27 October and 5 to 18 November 1944
<b>Bismarck Archipelago operation</b> Cape Gloucester, New Britain, 26 to 29 December 1943 and 21 to 25 February 1944	<b>Luzon operation</b> Lingayen Gulf landings, 4 to 15 January 1945
<b>Hollandia operation</b> , 21 to 26 April 1944	<b>Consolidation and capture of Southern Philippines;</b> Palawan Island landings, 1 to 2 March 1945 Visayan Island landings, 25 March 1945
<b>Western New Guinea operation</b> Toem-Wakde-Sarmi area operation, 21 to 23 and 27 to 29 May 1944 Biak Island operation, 6 to 10 and 16 to 20 June 1944 Noemfoor Island operation, 30 June to 4 July and 9 to 14 July 1944 Cape Sansapor operation, 16 to 22 August 1944 Morotai landings, 15 September 1944	<b>Borneo operation;</b> Tarakan Island operation, 27 April to 5 May 1945

Désarmé le 28 mai 1946 il est rayé de la Marine US le 5 juin 1946

Il est vendu le 22 November 1946, à National Metal and Steel Corp., San Francisco, CA.

Il est revendu à St Charles transportation, une compagnie de transport canadienne qui le fait modifier en chantier naval pour en faire un transporteur-courrier, sans doute pour aller d'île en île.

Enfin, selon navsource, il est coulé à une date inconnue à quatre milles de Saint-Thomas, aux îles Vierges. Nous savons que cela eut lieu pendant le cyclone tropical Klaus.

En tous cas, si vous plongez et que vous vous rendez aux Iles Vierges, sachez que vous pouvez plonger sur un LST, comme les vétérans américains et revisiter ainsi des lieux où vous avez vécu une partie de votre jeunesse.

- Il y a quelque temps et je ne sais plus dans quel post des anciens cols bleus, il avait été question des bonnets des matelots et quartier-maîtres des équipages américains. Il en ressortait que certains qui les ont côtoyés, en France, n'avaient vu ces hommes qu'avec des bonnets blancs genre Bop alors que dans le passé, ils avaient des bonnets de drap, un peu comme le nôtre mais sans pompon, et sur le devant il était inscrit : Navy, et non pas le nom du bâtiment comme chez nous. Je me souviens d'avoir vu ces marins ainsi coiffé à San Diégo. Alors pour en avoir le cœur net, comme on dit, j'ai envoyé un mail à Gary Priolo, aux Etats-Unis, celui qui gère la partie amphibie, dont les LST, dans le site Navsource et avec qui je suis en relation permanente ; voici sa réponse :

*To the best of my knowledge the blue "Donald Duck" cap is no longer part of an American sailors seabag.*

Ce bonnet bleu de drap que j'ai connu en 1951 à San Diégo, ne fait donc plus partie de leur sac.

Voici une photo du LST 975 et de son équipage en bonnet de drap.



- Rififi en mer de Chine. Les LST vont-ils reprendre du service pour la prochaine guerre qui s'annonce ? En effet tout se passe comme si dans le coin, un conflit se préparait et « le Monde » titre, le 25 septembre : Mer de Chine, la guerre menace.

Les Chinois accentuent leur pression sur les pays bordant la Mer de Chine méridionale comme s'ils voulaient s'emparer des îlots coralliens qui s'y trouvent. Et au matin du 14 septembre, on pouvait lire sur l'écran de télévision : six navires chinois se sont approchés d'un archipel contrôlé par le Japon. Hier 28, les journaux disaient que le conflit avait commencé, avec les canons à eau employés par les Japonais sur les Chinois.

A Djakarta, la secrétaire d'Etat américaine Hillary Clinton a, en début de mois de septembre, appelé la Chine et l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (Asean) à régler leurs différends territoriaux en mer de Chine méridionale "sans coercition", à la veille d'une visite à Pékin.



- Le porte-conteneurs, gravement accidenté, en feu à la mi-juillet dans l'Océan Atlantique et en route vers l'Allemagne a passé le Pas-de-Calais le 5 septembre, sous la haute surveillance des autorités maritime de la Manche. Il était remorqué et avançait à la vitesse de 3 à 6 nœuds. On peut voir de nombreuses photos et quelques vidéos sur internet.

- Sus aux pirates ! Cette sale engeance continue ses méfaits, et il n'y a pas que du côté de la corne d'Afrique. Voici ce que l'on peut lire dans le « Cols Bleus » reçu hier matin : le Ventôse intervient au profit d'un navire piraté : Un pétrolier chargé de 25000 tonnes de brut, battant pavillon britannique est détourné au large du Togo. Après une traque silencieuse, le Ventôse décèle deux embarcations qui filent bon train vers la côte, ce sont les pirates qui abandonnent leur proie. Le Ventôse se bornera à secourir deux blessés parmi l'équipage du pétrolier, sans soins depuis 48 heures et dont l'un est atteint par balle à la jambe.

Et puis, du côté de Mayotte, la frégate la Fayette s'est entraînée avec la gendarmerie locale et leurs hélicoptères pour des actions anti pirates conjointes, l'hélicoptère de la gendarmerie s'entraînant à se poser à bord, sur une petite plate-forme mouvante.

A l'instant même je viens de recevoir une adhésion aux anciens des LST ; je vous en parlerai le mois prochain. Il était embarqué sur l'Orne et il s'appelle Dany Carraz.

Voilà donc mon bla bla terminé et je vous souhaite un bon et magnifique mois d'octobre.