AMMAC Amiral de Grasse

JOURNAL de la PASSERELLE

Le goût de l'essentiel Grasse

« UNIS COMME A BORD »

Virginie Hériot, 25 juillet 1890 - 28 août 1932

Carl Blanchet de la Sablière fut médaille d'or de voile en épreuve 8 m JI, aux Jeux olympiques d'été de 1928, à Amsterdam, avec comme équipière la navigatrice Virginie Hériot qui courait sur son propre bateau l'Aile VI. Elle devint la première femme championne olympique dans un équipage masculin et remporta de nombreuses régates. Cet exploit lui valut la légion d'honneur, le Mérite Naval Espagnol par le roi Alphonse XIII d'Espagne. Grande amie d'Alain Gerbault, souvent citée dans l'œuvre de Gerbault, "O.Z.Y.U.", le commandant Pierre Loti l'accueille à bord du croiseur-torpilleur Vautour dont il est le commandant.

Elle fit beaucoup pour la renommée de l'Ecole de Voile Française et des chantiers navals Français. Véritable ambassadrice de la Marine Française, sera faite Quartier-Maître d'Honneur de la Marine par le Ministre de la Marine Georges Leygues. Elle collectionne alors les surnoms : "Madame de la Mer" par le poète Rabindranath Tagore, "le matelot Virgine" pour le commandant Charcot. Elle décédera à bord d'Ailée II en 1932. Admiratifs, les anglais la reconnaissent comme "the greatest yachtwoman in the world".

Virginie Hériot avait manifesté le désir que son corps soit immergé au large des côtes bretonnes mais sa mère ne put s'y résoudre. Son fils fera plus tard respecter ses dernières volontés. Ainsi, le 28 juin 1948, Le Basque, torpilleur qui effectué des sorties principalement pour l'École Navale, rendis un dernier hommage à sa bienfaitrice en procédant à l'immersion de son cercueil au large de Brest.

Parallèlement, elle consacre son argent à des œuvres philanthropiques et soutient plusieurs sociétés nautiques dont le Yacht Club de France, présidé à l'époque par Jean-Baptiste Charcot. Elle offre des yachts dits "monotypes brestois" aux élèves de l'École Navale, "Petite aile II", "Petite aile III" et "Petite aile V" pour leur permettre d'acquérir la pratique de la voile sportive. A ce jour à côté des deux goélettes de l'École navale, "l'Étoile" et la "Belle-Poule", on trouve aussi, "le Mutin", "la Grande-Hermine", un Centurion 47 "Hosanna" et un catamaran Outremer 45 "Virginie Hériot".

À sa mort sa goélette "Ailée II" fut également léguée à l'École navale. 1935, toujours sous scellés au mouillage dans l'arsenal. Pendant la guerre le carré servit de mess aux officiers allemands. 1944, sabordée par les allemands. A la libération de Brest un devis fut demandé aux chantiers Camper & Nicholson pour la renflouer et remit en état. Hélas le devis s'avéra trop élevé et on ne put récupérer que le bronze et le plomb de la quille. La vente de ces matériaux servit à payer la construction aux Chantiers Robert CRAFF à Bénodet des "Bénodet" qui furent offerts à l'École navale.

A Cannes, la famille de Virginie Hériot décide de faire élever un petit monument à proximité du port des yachts où l'Ailée venait souvent accoster.

Les Belle Poule et Virginie Hériot.

Aile VI, 1929, un an après sa victoire aux JO

Wissant : le vieux sous-marin joue encore à cache-cache avec les grandes marées.

Un sous-marin allemand datant de la Première Guerre mondiale sommeille sous le sable de la plage de Wissant. Victime d'une avarie, L'Unterseeboot UC-61 s'échoue le 26 juillet 1917. Ce matin-là, la plage de Wissant est noyée sous un épais brouillard. En effectuant sa tournée d'inspection vers 4 heures du matin, un garde maritime aperçoit une masse sombre au bord de l'eau. Il embarque à bord d'une barge avec trois douaniers et s'approche. Surprise : un sous-marin est échoué, éventré par un obus. Sur le pont, les hommes d'équipage, munis de gilets de sauvetage, balancent les munitions à la mer. Interrogé par les Français, le commandant refuse de décliner sa nationalité. Comme le garde maritime insistait, il répondit comme Cambronne sut parler aux Anglais à Waterloo.

Après avoir regagné la plage, la patrouille donne l'alerte. L'équipage fut arrêté par la cavalerie belge. Derrière eux, une explosion retentit, les marins ont pris soin de détruire le submersible pour qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi. L'incendie sera éteint par la marée montante, dans l'après-midi.

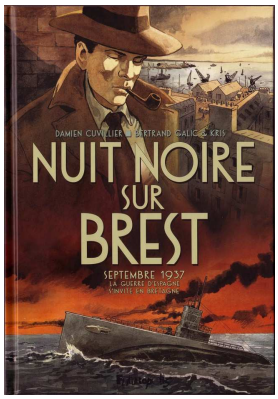
L'équipage est interrogé avant d'être envoyé dans un camp de prisonniers. La guerre sous-marine était terminée pour eux et ils n'en cachèrent pas toute la satisfaction qu'ils en éprouvaient. Fermement enlisée dans le sable, l'épave, coupée en deux par l'explosion, est minutieusement inspectée par une commission d'officiers.

Elle servira ensuite de cible pour un exercice de tir, le 4 septembre. Mais les vestiges resteront prisonniers des sables. La silhouette émerge régulièrement aux grandes marées. L'épave se situe côté Blanc-Nez, à environ 500 mètres de l'accès à la plage. Elle est balisée par deux bouées jaunes.

Ne vous perdez dans l'UC 61, du quartier de l'Étoile, à Paris (un bar).

Nuit noire sur Brest

La guerre d'Espagne s'invite en Bretagne. Dans la purée de pois d'une nuit d'août 1937, un sous-marin espagnol fait surface dans la rade de Brest. Le navire devient une convoitise et le préambule d'un conflit qui ravagera l'Europe quelques années plus tard.



Fiction historique qui, au travers d'une anecdote, conduit à s'intéresser à une période aussi confuse et ambiguë que les personnages qui la peuplent, Nuit noire sur Brest sait, au-delà de l'agréable, jouer sur le registre du pédagogique en proposant un dossier qui permettra au lecteur de revenir à l'Histoire, la vraie et de terminer l'aventure du C 2, du moins jusqu'à Carthagène

C2 à Brest 1937

Jean-Baptiste Colbert, 29 août 1619 - 6 septembre 1683

16 février 1669, Colbert est nommé Secrétaire d'État à la Marine, pour développer le commerce. Il a une théorie : importer des matières premières, qui ne sont pas très chères, les usiner en des produits de qualité et les revendre plus chers, soit le mercantilisme. Les mesures prises en faveur du commerce se rattachent à l'une des plus grandes oeuvres de ce ministère, la restauration de la marine. Tous les approvisionnements durent être d'origine française, excepté le cuivre, le plomb.

Colbert réalise une véritable marine de guerre. Il fonde Rochefort à partir de rien, agrandit les ports de Brest et de Toulon, fortifie Dunkerque, crée des fonderies, des fabriques d'ancres et de canons.

Etablit des relations permanentes avec les pays du Nord pour y introduire en France des bois de construction. Repense à la gestion des forêts royales et oblige à conserver une partie de chaque forêt en haute futaie, suite à ceci la Marine royale n'utilisera plus que des bois français.

La question du personnel est plus difficile à résoudre que celle du matériel. Il est l'auteur du système de l'inscription maritime, qui permet le recensement de tous les marins de France pour les appeler au service. Les équipages tournent d'un an sur trois ou cinq selon les régions, en contrepartie d'avantages fiscaux et sociaux. Rebaptisé "inscription maritime", ce système perdurera jusque dans les années 1960. Des hôpitaux sont fondés dans les arsenaux de Toulon et Rochefort. Il crée des garde-côtes pour la défense du littoral, la caisse des Invalides de la Marine, la sécurité sociale de la marine. La discipline n'existe pas dans la marine, pour l'établir, multiplication ordonnances. Il réprime les abus commis par les officiers dans l'enrôlement des matelots, surveille le service des vivres. En 1661, on n'avait, à part les galères, 30 bâtiments de guerre, 196 en 1671, 276 en 1683. L'inscription maritime fournit, en 1685, 78 000 matelots.

La pêche de la morue est réglementée à Terre-Neuve. Le Portugal concède au gouvernement français l'établissement d'un entrepôt franc à Lisbonne. Des compagnies d'assurances maritimes furent instituées. D'année en année, on voit croître le nombre et le tonnage des navires de commerce, leur construction fut encouragée par l'établissement de primes. Une prime par tonneau fut accordée à tout navire qui irait chercher dans la Baltique goudrons, bois de construction…
Il a acquis Saint-Domingue, Tobago, la Dominique, la Guyane (plus vieux territoire outre-mer français, ex France équinoxiale), le Sénégal, créé les établissements des Indes, fonde Pondichéry, Bourbon (L'île de la Réunion), de nouveaux débouchés au Canada, qui avait été racheté à la compagnie de la Nouvelle-France. La population française du Canada a quintuplé, celle des Antilles a doublé, cent cinquante navires français se rendent chaque année aux Antilles, où s'étaient développées les cultures riches : canne à sucre, tabac, cacao. En Asie, il ne voulut avoir que des comptoirs. Son principal but était de développer le commerce de la métropole avec les colonies, l'une fournissant aux autres ce qui leur manquait et réciproquement, mais le Canada était principalement une colonie de peuplement, les Antilles des pays de productions.

9 septembre 2018

Un énorme bateau bleu ciel, le Maersk Launcher vogue au large du Golden Gate Bridge vers l'océan Pacifique avec un ambitieux projet, nettoyer les océans de ses nombreux déchets plastiques. Il tire derrière lui un piège immense pour capturer les déchets qui polluent l'océan, un flotteur formé de gros cylindres de plastiques long de 600 mètres et en dessous desquels est fixée une jupe de 3 mètres de profondeur appelé "System 001". Ce navire est affrété par l'ONG "Océan Cleanup" néerlandaise à but non lucratif, qui se donne pour objectif de vider la moitié de la Great Pacific Garbage Patch (GPGP) d'ici cinq ans, une poubelle flottante deux fois plus grande que la France, à mi-chemin entre la Californie et Hawaï. On estime aujourd'hui sa taille à 1,6 million de km². Le gyre Pacifique nord, un gigantesque tourbillon d'eau océanique formé d'un ensemble de courants marins. Ce vortex est provoqué par la force de Coriolis. La "soupe plastique" du Pacifique est estimée à 87 000 tonnes de déchets plastiques, a commencé à s'accumulé dans l'océan depuis les années 50. Mais les scientifiques ont réalisé qu'il se concentrait dans le vortex de déchets du Pacifique dans les années 70. Beaucoup viennent des continents, acheminés dans l'océan par les rivières.

Le flotteur va au gré des courants et des vagues, rassembler tout doucement les déchets de plastique. Il agit un peu comme un râteau à la surface de l'eau, car il ne faut pas attraper les poissons, ces derniers peuvent passer dessous. Une fois que suffisamment de déchets plastiques sont rassemblés, le bateau les récupère et les rapportent sur la côte pour qu'ils soient recyclés. Ce premier essai dans le Pacifique va permettre d'en apprendre le plus possible et de voir comment le prototype se comporte sur la durée afin de l'améliorer à l'avenir.

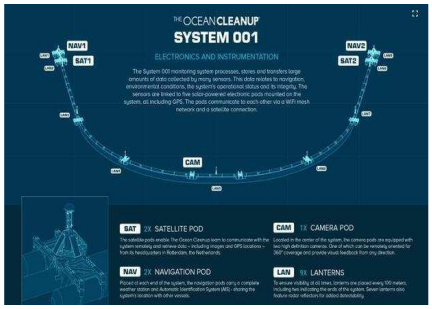
Mercredi 12 septembre, l'"Océan Cleanup" va se disposé dans une première zone située à 250 - 350 miles marins des côtes de San Francisco, Californie. Là, pendant quinze jours pour tester le système grandeur nature. Il va falloir effectuer une manœuvre afin que ce système en ligne prenne la forme d'un U à l'aide de câbles et de chaînes.

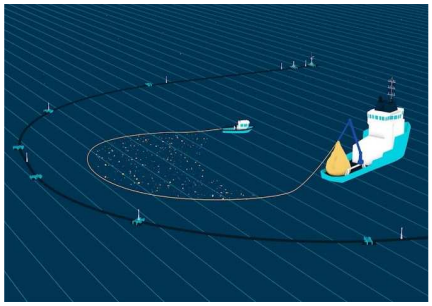
Si les essais se passent comme prévus pendant les deux semaines, le Maersk Launcher se déplacera vers le Vortex de déchets du Pacifique nord, à 1 200 miles marins qu'il devrait atteindre à la mi-octobre, selon le calendrier évoqué par Boyan Slat, afin de tester la capacité à accumuler les déchets. On saura alors quelle quantité de plastique l'appareil parvient à collecter pour le recycler.

Dans cette aventure, un martiniquais, Bruno Sainte-Rose, ingénieur diplômé de Centrale, spécialiste de mécanique des fluides, travaille depuis le début dans l'aventure "Ocean Cleanup".

Le but de la Fondation Ocean Cleanup North Pacific est de préserver et de protéger l'environnement naturel des océans au profit du citoyen, sous la direction de la fondation néerlandaise Stichting The Ocean Oceanup, lancé par le Hollandais Boyan Slat. La mission principale est de montrer que cela fonctionne et dans quelques mois les premiers plastiques arriveront à terre. On pourra alors commencer le développement d'une flotte de peut-être 60 de ces systèmes de nettoyage. L'ONG a l'intention de ramasser au moins 68 000 kg de déchets plastiques à l'aide du dispositif tiré par le navire.

Le Maersk Launcher partie de la flotte Maersk Supply de l'armateur A.P. Møller-Mærsk, navire d'approvisionnement pour l'industrie offshore, remorquage, manipulation d'ancres, navire puissant et polyvalent, pavillon danois, DWT 2 912 tonnes, jauge brute 6798, longueur 23 mètres, largeur 23 mètres, année de construction 2010, IMO : 9425746, MMSI : 220580000

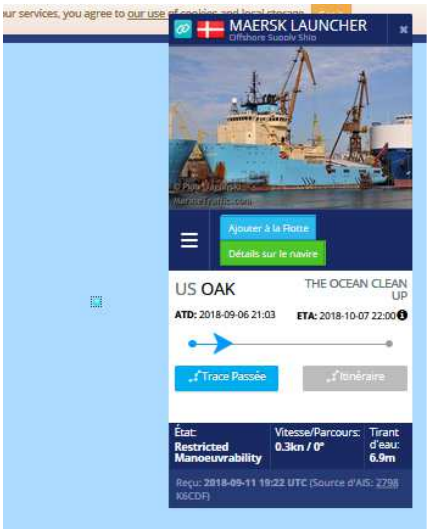




Géolocalisez tous les bateaux du monde

Suivre la position d'un bateau partout dans le monde, c'est désormais facile : la grande majorité d'entre eux, même de petites embarcations de pêche ou des péniches fluviales, sont équipés d'un système qui émet leur position toutes les deux secondes. De nombreux sites web proposent gratuitement une interface géographique où l'on peut visualiser tout le trafic maritime du monde en temps réel.
Pour le savoir, il suffit de vous connecter à l'un des nombreux sites qui permettent de suivre les navires à la trace :
www.marinetraffic.com/fr/
www.vesselfinder.com
http://shipfinder.co/
http://www.fleetmon.com/live_tracking/fleetmon_explorer

Tous ces sites exploitent les données de l'AIS (Automatic Identification System) un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF et par satellite qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation. Certains phares ou bouées en sont également équipés. On peut même en équiper les hommes d'équipages pour les retrouver s'ils tombent à l'eau : l'émetteur, porté au poignet, se met en fonction dès que l'appareil s'éloigne du navire de plus de quelques dizaines de mètres.



Positionnement du Maersk Launcher et renseignement du navire sur le site marinetraffic.com.

14 septembre 2018

Bon vent au Charles de Gaulle qui largue ce matin les amarres pour sa première séquence d'essais techniques après plus de 18 mois à quai.

Pirate 5135

Mai 2017, Ollie 8 ans et Harry 5 ans ont décidé de lancer un message à la mer. Ils larguent les amarres de leur bateau Playmobil, baptisé "Adventure". Il entame sa route de Peterhead, Royaume-Uni transportant un message "Quiconque le trouvera devra le remettre à la mer, après avoir enregistré sa position". Le Playmobil atteint les côtes du Danemark où il est recueilli par une famille qui suit le message. Adventure continue son voyage jusqu'en Suède, Norvège, où un trois-mâts "Christian Radich" emporte Adventure pour lui permettre de traverser l'Atlantique en le lâchant près du Cap-Vert. OPEX Group offre la géolocalisation en direct. Adventure se trouve en ce moment dans la passe Dominique. Une fois l'Amérique atteinte, quel sera le prochain défi?
Pour le suivre : https://track-adventure.squarespace.com/home
https://www.facebook.com/tdajp/

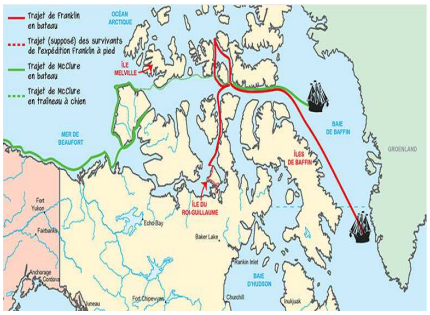
Expédition Franklin

L'Expédition Franklin, organisée depuis l'Angleterre en 1845, avait pour objectif de faire la toute première traversée du passage du Nord-Ouest et d'explorer l'Arctique. L'expédition commandée par le capitaine John Franklin, d'où son nom. Elle se solde par la mort tragique de 128 membres d'équipage. Les circonstances de leur mort restent à ce jour un grand mystère.

Eté 1845, deux navires britanniques, l'HMS Erebus et l'HMS Terror, quitte le port de Greenhithe, Angleterre, avec 134 hommes à leur bord. Les navires doivent rejoindre l'Amérique du Nord par le légendaire passage du Nord-Ouest. Dirigée par le très expérimenté explorateur Sir John Franklin, la mission prit le nom d'Expédition Franklin. Au bout de quelques mois de voyage, certains hommes de l'expédition tombent malades et ont dû être renvoyés chez eux. Pour les 128 hommes restants, on ne sait pas ce qui leur est arrivé, à part qu'ils ont tous péri.

Aujourd'hui encore le mystère entourant leur mort perdure. Quelques objets ayant appartenu aux hommes ont été retrouvés, ainsi que les cadavres de membres de l'expédition. La trouvaille la plus importante reste la découverte en 1984 du corps exceptionnellement bien conservé d'un membre d'équipage, John Torrington.

De nombreuses études ont été menées depuis pour tenter de comprendre ce qui était arrivé aux membres de l'Expédition Franklin. De précédentes études avaient permis d'analyser des échantillons de cheveux, d'os et de tissus prélevés sur les corps récupérés des membres de l'équipage. Plusieurs causes plausibles de leur mort avaient été émises, mais la thèse de l'empoisonnement au plomb est celle qui a été privilégiée jusqu'ici. L'étude récemment publiée a réussi à démontrer que l'hypothèse de l'empoisonnement au plomb longtemps admise ne tenait pas la route. Les scientifiques sont notamment partis du principe que si les membres de l'Expédition Franklin avaient effectivement subi une intoxication au plomb, alors les marins qui ont survécu le plus longtemps devaient avoir une quantité plus importante de plomb dans leurs os et leurs tissus, en comparaison aux marins morts plus tôt. Ce qui n'était pas le cas.



9 septembre 2014, une équipe de scientifiques canadiens a annoncé la découverte d'une épave au fond de l'eau grâce à un robot sous-marin.

MER … credi les enfants à bord

Un Cadre-Photo avec sous-verre

Fournitures :
- 1 sous-verre 30 x 30 cm.
- 5 jolis bois flotté (dont un bois plat).
- 9 vis (3 petites et 6 moyennes) à tête fines.
- 1 crochet rond.
- Perceuse/Visseuse.

Etape 1 :
- Choisir 4 jolis bois flotté et un bois plat style planche qui servira à fixer le sous-verre dessus.
- Les bois doivent être plus grands que le sous-verre.

Etape 2 :
- Retirer la vitre du sous-verre et ses clips.
- Visser par l'arrière et au milieu du médium la planche de bois flotté avec les petites vis.

Etape 3 :
- Fixer à présent de chaque côté du médium sur les parties de la planche de bois qui dépasse 2 bois flotté avec des vis plus grosse.
- Pour des raisons esthétiques, scier les bouts de la planche qui dépasse une fois les bois latéraux vissés.

Etape 4 :
- Fixer le crochet rond au centre du bois flotté haut pour le suspendre.

(3) … Suite "Max Holte" … (4)

En 1941, les autorités d'occupation proposent de procéder aux essais des prototypes qu'ils ont confisqués. C'est ainsi que le MH-20, marqué des insignes de la Luftwaffe pour éviter toute méprise, obtient l'autorisation de faire des essais de roulage sur piste le 25 juillet 1941 sur l'aérodrome de Villacoublay. Marcel Finance est aux commandes de l'appareil, quant à la surprise générale, il décide de passer outre les consignes et de prendre son envol. Malheureusement, de la fumée noire s'échappe rapidement du moteur. Le réducteur vient de lâcher, obligeant l'audacieux à poser l'appareil en catastrophe. Le pilote s'en sort indemne, le MH-20 connût un sort moins enviable, avec une jambe du train d'atterrissage arrachée et une aile endommagée. Rapatrié à l'atelier de Max Holste, installé au 10 rue Fournier à Clichy, il fut finalement détruit, ainsi que l'ensemble des prototypes, dans l'incendie qui suivit le bombardement du 22 juin 1944. Au carrefour du syndicalisme, de l'aéronautique et de la formation professionnelle, l'histoire du MH-20 est remarquable à plus d'un titre.

- Sitôt la guerre terminée, Max Holste se lance dans l'étude et la construction du MH 52, avion biplace d'école qui sera commandé par l'État.

En septembre 1946, création de la Société anonyme des avions Max Holste, qui s'installe à Reims au tout début des années cinquante.

- 1951, l'heure est au MH 152, appareil d'observation, mais c'est toutefois avec un autre appareil que la firme rémoise rencontre le succès, le MH 1521 Broussard, produit jusqu'en 1961.

En fonction de ces divers critères, la firme mit au point un monomoteur entièrement métallique, à aile haute mâtée, à double dérive et train d'atterrissage classique fixe particulièrement robuste, qui permettait un pilotage à la fois précis à vitesse réduite et sans grande difficulté pour se poser, même sur une piste non aménagée ou pour un personnel peu qualifié. Il fut équipé d'un ancien moteur Pratt & Whitney R. 985 radial à refroidissement par air de 450 Ch., conçu dans les années 30, que la firme américaine remit en fabrication spécialement pour la circonstance. Désigné MH 1521

"Avion de brousse", le prototype vola pour la première fois le 17 novembre 1952 à Reims-St Léonard, aux mains du pilote Pierre Henry et de Max Holste et acquit alors son véritable surnom de Broussard. Il fut employé par la Marine de 1957 à 1970. Il se lance dans le développement d'un dernier appareil, le MH 250 Super-Broussard, avion dont le prototype s'envole le 20 mai 1959 et dont le programme de construction sera repris par Nord-Aviation qui en fera le Nord 260 puis Nord 262.

1957, en pleine guerre d'Algérie, Max Holste eut l'idée de développer un avion de transport militaire léger bimoteur susceptible d'atterrir et de décoller d'à peu près n'importe quel terrain sommaire. L'armée de l'air avait annoncé de remplacer les trimoteurs AAC Toucan à bout de souffle, Max Holste visait la dotation. Le nouvel avion reçut la désignation de Max Holste MH.250 Super Broussard. Le constructeur tenait absolument à marquer le lignage avec le célèbre monomoteur à aile haute. Pourtant extérieurement les deux avions ne se ressemblaient pas vraiment. Le MH.250 Super Broussard étant plutôt un avion dans l'ère du temps avec son architecture à aile haute, sa rampe d'accès d'arrière, son train d'atterrissage tricycle rétractable. Seul anachronisme vraiment visible, sa motorisation. Holste avait fait appel à deux moteurs en étoile Pratt & Whitney R-1340 Wasp, datant de la Seconde Guerre mondiale. Rapidement, l'avion fut un échec absolu et ce malgré la tentative de l'avionneur de proposer une version turbopropulsée désignée MH.260.

(4) … A suivre, la semaine prochaine … (5)

(2) … Suite "Le navire aux trois noms" … (3)

Pendant la guerre du Pacifique.

Mai 1942, le contre-amiral John McCain est nommé commandant des forces aériennes de la zone du pacifique-sud (COMAIRSOPAC). Après la bataille de l'île de Savo (îles Salomon), le 9 août 1942, il lui sera fait reproche, notamment par le contre-amiral Turner, commandant la force amphibie (TF 62), de ne pas avoir effectué les reconnaissances aériennes qui auraient pu détecter les croiseurs du vice-amiral Mikawa, la commission d'enquête de l'U.S. Navy ne demandera pas de sanction. Il va exercer ce commandement, au début de la campagne de Guadalcanal et notamment lorsque les avions de la Cactus Air Force, basés sur Henderson Field vont contribuer à la perte du porte-avions léger japonais Ryūjō, à la bataille des Salomon orientales. Début octobre 1942, il est appelé à Washington, pour diriger le bureau de l'aéronautique (BuAer) de l'U.S. Navy. Août 1943, il devient chef adjoint des opérations navales pour l'Air avec le grade de vice-amiral.

Août 1944, il est nommé commandant de la Task Force 58 (TF 58) force opérationnelle de porte-avions rapides (Fast Carrier Task Force).

La TF 38 a été créée en août 1943, la TF 58 en janvier 1944, tandis que la TF 38 continuait d'exister sur papier. La TF fut rebaptisée TF 38 en août 1944 et fut augmentée jusqu'à neuf porte-avions et huit porte-avions légers en préparation de la bataille de Leyte. Mais son commandement opérationnel en demeura confié à Marc Mitscher, qui avait été promu vice-amiral en mars 1944. Le vice-amiral John McCain, qui commandait le TG 38.1, lui succédé le 30 octobre 1944. Elle redevint brièvement TF 58 en janvier 1945, revint, TF 38, en mai 1945, ce jusqu'à la fin de la guerre.

John McCain a participé à la campagne des Mariannes, y compris la bataille de la mer des Philippines et le début de la campagne des Philippines.

La TG 38.1 était la task group la plus important de la TF 38, avec trois porte-avions d'escadre, les USS Wasp (CV-18), Hornet (CV- 12/CVA- 12/CVS- 12), Hancock (CV- 19), et deux porte-avions légers, les USS Cowpens (CVL- 25) et Monterey (CVL- 26). La mission de la TF 38 était d'assurer la couverture éloignée des débarquements dans le Pacifique central, dont le prochain objectif était l'archipel philippin et la destruction du corps de bataille japonais, la 1ere flotte mobile, commandée par le vice-amiral Ozawa. À partir du début septembre, a commencé une intense campagne de bombardements de l'aviation embarquée américaine, auquel la TG 38.1 a pris toute sa part, sur tous les aérodromes des Philippines, de Formose, voire des îles Bonin, parmi lesquelles se trouve Iwo Jima, où pouvait se trouver basée l'aviation japonaise susceptible d'intervenir contre les débarquements aux Philippines qui ont commencé le 20 octobre sur la côte orientale de l'ile de Leyte.

La TG 38.1 a reçu l'ordre, le 23 octobre 1943, de se rendre à Ulithi (les États fédérés de Micronésie), pour se ravitailler en carburant et en munitions. Le 25 octobre 1943 vers 6 h 45, au large de Samar, six porte-avions d'escorte de la VIIème Flotte, chargés de la couverture rapprochée du débarquement dans le golfe de Leyte sont attaqués. Alerté par le vice-amiral Kinkaid qui craignait de ne pouvoir s'opposer à l'irruption dans le golfe de Leyte des cuirassés et croiseurs japonais, l'amiral Halsey, vers 9 h 30, demande au vice-amiral McCain, qui avait fait demi-tour, de lancer aussitôt qu'il serait à portée, une attaque contre la force centrale du vice-amiral Kurita.

- *46 Grumman F6F Hellcat, chasseur embarqué développé pour remplacer le F4F Wildcat au sein de l'U.S. Navy, souvent appelé « Wildcat's big brother ». La France utilisa aussi des F6F-5 Hellcat au sein de l'aéronautique navale.*
- *33 Curtiss SBC Helldiver (plongeur de l'enfer) bombardier en piqué, SB pour Scout Bomber et C pour Curtiss.*
  Des Curtiss P-36 Hawk ont été acheté pour l'aéronavale et désignés H-75A (H(Hawk) modèle 75).

(3) … A suivre, la semaine prochaine … (4)

Ouvrez le Ban

L'A.M.M.A.C. Cannes Pays de Lérins vient de s'équiper d'un site internet, https://ammac06.com/

Voici les onglets :

Accueil.
Histoire > Origines.
> Organisation.
> Traditions.
Informations > Statuts.
> Comptes rendus de l'Assemblée générale.
> Règlement intérieur.
Adhésion.
Évènements et Presse > Évènements.
> Presse.
Galerie.
Liens utiles > Les dessins de Donek.
> Magasine de marins > Bulletin information de Cannes Pays de Lérins.
> Journal de bord des amis du Musée de la Marine de Grasse.
> Journal de la passerelle – AMMAC de Grasse.

Bravo Zulu