AMMAC Amiral de Grasse

JOURNAL de la PASSERELLE

Le goût de l'essentiel Grasse

« UNIS COMME A BORD »

Ouvrez le ban

Championnat du Monde d'Aviron, le matelot Hugo Boucheron et son coéquipier matt Androdias sacrés champions du monde du deux de couple, le 16/09/2018 à Plovdiv, Bulgarie.

Le matelot Pierro Lecoq remporte la médaille de bronze en RS:X à Enoshima, Japon, sur le plan d'eau des Jeux Olympiques de Tokyo 2020. Championnat du Monde RSX 16 au 23 septembre 2018.

Journal officiel de la République française, n°0208 du 9 septembre 2018 texte n° 27.

Trois nouveaux membres titulaires à l'Académie de Marine.

- M. Jacques PETIT, affecté à la section "sciences et techniques".
- M. Alain BOVIS, affecté à la section "sciences et techniques".
- M. Francis BAUDU, affecté à la section "marine marchande, pêche et plaisance".

Une Académie prestigieuse, placée sous la tutelle du ministre de la Défense. Elle a pour vocation de favoriser le développement des hautes études concernant les questions maritimes, et perpétuer la mission de l'Académie Royale créée à Brest au XVIIIème siècle. D'une manière générale, elle exerce des activités d'ordre scientifique, culturel et administratif concernant l'ensemble des questions maritimes.

Elle contribue, par ses travaux, ses publications, l'organisation de concours, l'attribution de récompenses et par tous autres moyens appropriés, à encourager les recherches, les initiatives, les expériences pouvant intéresser les diverses activités maritimes.

Elle accomplit sa mission en liaison avec les diverses administrations et services publics concernés.

Les membres de l'Académie de marine sont des personnalités représentatives de l'ensemble des domaines d'activités ayant trait à la mer. La Compagnie, qui procède à son recrutement par élections, est composée de :

- Soixante-dix-huit membres titulaires, de nationalité française.
- Un nombre maximal de vingt membres associés, de nationalité étrangère.
- Des membres honoraires.

Les membres sont répartis dans six sections :

- Marine militaire,
- Marine marchande, pêche et plaisance,
- Sciences et techniques,
- Navigation et océanologie,
- Histoire, lettres et arts,
- Droit et économie.

Chaque section comprend treize membres titulaires. Les membres associés ne sont pas affectés à des sections particulières.

https://www.academiedemarine.com/

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES
ACADÉMIE DE MARINE
Accueil

goo.gl/dnFgXg

15 septembre 1635

Pierre Belain, sieur d'Esnambuc, né le 9 mars 1585. Sa famille ruinée, il résolut de courir les mers et de chercher fortune. La seule alternative qui l'attire est la mer, comme nombre de ses compatriotes de ce pays de Caux. Son voisin, Jean de Bethencourt ne fut-il pas roi des Canaries ? Et dans les tavernes de Granville, les estaminets de Rouen ne racontait-on pas les exploits de ces corsaires normands aux Antilles ou en Floride ? Alors, faisant fi de lettres de course royales, il investit ses derniers louis et embarque en 1603, il a dix-huit ans. Sa première expédition, le 24 février 1603 sur "le Petit Argus", de 45 tonneaux part du Havre à destination des Antilles "les Cannibales" et "la côte du Brésil" propices à la flibuste et au commerce de contrebande dit au "bout de la pique", avec les colons espagnols et les indiens, déterminé à retrouver sa fortune perdue.

Après quelques années sans nouvelles, on apprend qu'il navigue sur le brigantin de quatre canons, équipé à ses frais "Marguerite" et écume, comme flibustier, la mer des Caraïbes.

21 janvier 1620, capitaine sur "la Marquise" de 80 tonneaux pourvue d'un équipage de 60 hommes avec une commission pour la "coste de Guinée et coste du Brésil et autres lieux". Son équipage important, car dans ces expéditions, en sus des matelots, on embarque aussi des soldats. Pierre Belain qui a emprunté 400 livres à 50% d'intérêts, assure la moitié des frais d'armement.

Jean Cavelet, sieur d'Herteley, homme de confiance de Richelieu et un des futurs directeurs de la Compagnie de Saint-Christophe, s'engage pour un sixième.

N'hésitant jamais lorsqu'une proie espagnole chargée d'or en provenance du Pérou se présente. Pourtant en ce matin de 1625, ce galion est vraiment trop gros, trop armé et la « Marguerite » fait eau de toute part. Démâtée, Pierre Belain la guide vers l'île qui brise l'horizon. Le brigantin vient s'échouer sur le haut-fond d'une crique, l'île de Saint-Christophe, peuplée d'une maigre communauté française et anglaise et de ces redoutables caraïbes, illégitimes propriétaires eux-mêmes puisqu'ils l'avaient conquise aux détriments des Ignéris.

1623, au Havre il commande l' "Espérance", de 100 tonneaux, une attaque ratée contre un galion espagnol de trente-cinq canons, 400 tonneaux, le contraint à trouver refuge sur l'île de Saint-Christophe avec quarante marins, où il se heurte à des Normands déjà installé et 400 colons britanniques arrivés la veille. Anglais et français, affaiblis par leurs voyages respectifs, trouvent un accord à l'amiable et se partage cette petite île qui n'était occupé que par des amérindiens pacifiques. Il s'évertue durant 2 années à développer cette île. Ravi par le succès de la colonisation de l'île, en 1625, Richelieu lui donne le pouvoir de coloniser les îles qui ne sont pas habitées par les chrétiens

- Lettres patentes du roi du 31 octobre 1626. Il fonde alors la compagnie des îles de Saint-Christophe (aujourd'hui île Sainte Kitts) en 1926. Sous l'impulsion du Cardinal de Richelieu qui cherche à se doter de nouvelles contrées, priorités du gouvernement en place dans d'une politique coloniale officielle.

Suite à des combats sanglants contre des Indiens établis sur l'île, puis des affrontements avec les Anglais et plus tard les Espagnols, Pierre Belain évacue l'île et décide de peupler les Antilles de Français. Pour cela, il transfère des colons à Antigua, Saint-Martin, Anguilla et Saint-Barthélemy. Bien résolu à étendre la suprématie de la France.

Repartit du Havre avec deux vaisseaux, Pierre Belain retourne à Saint-Christophe où ne demeurent que les Anglais, les Espagnols ayant d'autres lieux plus intéressants à coloniser. L'affrontement est de courte durée et les Anglais sont contraints d'accepter le retour des colons français. Mais cette île est petite et donc exposée aux attaques anglaises ou espagnoles.

25 juin 1635, il est chassé de l'île de Saint Christophe par les anglais, avec une centaine de colons français. Le flibustier reconvertit en conquistador débarque en Martinique, en prend possession au nom du roi Louis XIII pose, le pied au lieu-dit Fonds Canonville dans la région de l'actuel Carbet et établit la première colonie en Martinique au nom et pour le compte de la France et de la Compagnie des Isles

d'Amérique qui remplace celle de Saint Christophe. "J'ai habité l'île de la Martinique le premier jour de septembre 1635, où j'ai planté la croix et fait arboré le pavillon de France ", écrit-il à Richelieu et y fonde la première ville à l'embouchure de la rivière Roxelane, Saint-Pierre. La rivière tient son nom du navire amiral de Pierre Belain "Roxelane", qui jeta l'ancre à son embouchure le 15 septembre 1635. Pierre Belain donne son nom à la cathédrale de Saint-Pierre et au fort qui commandait l'entrée du port. Son neveu, Jacques Dyel du Parquet, lui succèdera à sa mort en 1636 et fondera Fort Royal.

Il occupe de 1625 à 1635 la Martinique, la Tortue, la Guadeloupe, Saint Christophe et Marie-Galante. Il revient en 1635 à Saint-Christophe où il meurt en 1636, repart le 12 novembre 1635 de Saint Christophe, le 17 du même mois prend possession de la Dominique.

Le bateau "Belain D'Esnambuc"

"Jasmin", tel est le nom choisi par les armateurs norvégiens Anders Jahre et Jorgen J. Lorentzen. Mis en chantier en 1939 par Framnæs Mekaniske Værksted A/S à Sandefjord, Norvège. Ce cargo fruitier, destiné à une liaison entre les États-Unis et l'Europe, est lancé en novembre de la même année et ses essais se déroulent le samedi 27 janvier 1940. Avec 2 956 tonnes de jauge brute, 2 300 tonnes de port en lourd, une longueur hors tout de 101,85 m, une largeur de 14,07 m et un tirant d'eau de 7,95 m, il est propulsé par un moteur diesel 2 temps de 7 cylindres développant 3 650 CV, construit par Sulzer Bros Ltd à Winterthur, Suisse, lui assurant une vitesse maxi de 18,4 nœuds. La crise économique qui s'amplifie contraint les propriétaires à envisager la vente immédiate de ce navire avant qu'il ne soit mis en service. Or, une loi norvégienne du 26 août 1939 interdit la vente à l'étranger de navires sans l'autorisation du Gouvernement. La loi n'interdit pas la vente de navires non-inscrits dans le Registre norvégien ce qui est encore le cas. En conséquence, les deux armateurs cèdent le bâtiment à Jasmin Operating Company SA à Panama. Le Gouvernement français, devant la carence en bateaux de sa flotte marchande, s'en porte immédiatement acquéreur et le 18 février 1940. le Jasmin est livré au Havre, affecté à la Compagnie Générale Transatlantique qui le renomme "Belain D'Esnambuc". Devant la tournure des événements, le bananier est replié en Méditerranée et effectue des voyages sur l'Algérie, le Maroc et les Antilles.

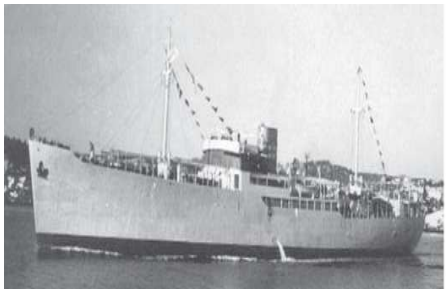
Le 15 décembre 1942, il est saisi par les Allemands à Marseille en vertu des accords Laval/Kaufman prévoyant la cession de 158 navires de commerce français pour aider aux transports en vue de la reconquête de l'Afrique du Nord. Affecté à l'Allemagne et armé par la Mittelmeer Reederi GmbH à Hambourg, il prend le nom de "Flora I" le 16 décembre 1942. Réquisitionné le 23 février 1943 par la Kriegsmarine, il est transformé en escorteur rapide (Schnell Geleit Boot) sous le matricule SG 7, mais sa carrière sous cette configuration sera de courte durée puisqu'il est de nouveau reconverti au chantier de La Ciotat comme mouilleur de mines dès le 1er mai 1943 et renommé "Pommern". Son armement se compose de trois canons de 105 mm/45, trois canons de 37 mm/83, seize canons antiaériens de 20 mm/65. Il possède également six lanceurs de grenades ASM avec un stock de cent charges de profondeur et peut transporter deux cent quatre mines du type UMB ou cent quatre-vingt-quinze mines du type EMC.

Le 22 avril, le "Pommern" appareille en compagnie du Brandenburg (ex français "Kita")

pour mouiller des mines près des côtes de Sardaigne, le golfe de Gaeta au nord-ouest de Naples, le golfe de Salerne et dans les Bouches de Bonifacio. Au lendemain de l'annonce de l'armistice italien rendu public le 8 septembre 1943, le "Brandenburg" et le "Pommern", basés à Rosignano Marittimo au sud de Livourne, attaquent le croiseur auxiliaire italien "Piero Foscari" qui escorte le cargo "Valverde" à destination de Gênes. Aidé de trois patrouilleurs allemands et de l'appui de l'artillerie allemande à terre, les deux mouilleurs de mines contraignent le "Piero Foscari" à trouver refuge à Castiglioncello où il est achevé le 10 septembre à 17h30 par une nouvelle attaque d'unités allemandes. Un autre bâtiment est capturé, toujours avec l'aide de l'artillerie côtière. Il s'agit du mouilleur de mines "Buffoluto" de la Regia Marina. Le 5 octobre 1943 à 08h45, alors que le "Pommern" transporte une cargaison de mines, il heurte une mine italienne d'un champ non répertorié et coule en mer Ligure, au nord du cap Corse, à un mille et demi dans le sud de San Remo par 43°47' N et 007°51' E. Vingt hommes de son équipage sont tués au cours du naufrage.

L'accord, stipulant la cession de navires de commerce français à l'Allemagne, est entériné et signé par K. Kaufmann, représentant le Gouvernement allemand et L. Nicol, représentant l'Etat français.

Cela concerne plus de 700 000 tonneaux de jauge brute. Les navires sont transférés vers l'Italie où la répartition entre les Allemands et les Italiens va s'effectuer.



Le cargo fruitier Jasmin à l'époque de sa mise à l'eau.

Foxtrot

Foxtrot est le code OTAN pour une classe de sous-marins soviétiques à propulsion diesel-électrique, la désignation soviétique de cette classe était Projet 641.

Cette classe est développée dès 1953 à partir des expériences et données de la construction tombées dans les mains russes après la capitulation de l'Allemagne. Ce type a été mis en chantier de 1954 à 1981. L'équipage comptait 12 officiers, 12 sous-officiers, un commissaire politique et 50 matelots.

Ils étaient en mesure d'opérer sans interruption à grande profondeur durant 4 jours, ensuite contraints de remonter jusqu'à 7 m, profondeur permettant l'utilisation du schnorchel afin de renouveler l'air et de recharger les batteries.

Armement, 22 torpilles : 18 à l'avant et 4 à l'arrière. Les torpilles pouvaient être remplacées par 44 mines navales.

75 furent construits dont 20 exportés, 3 à Cuba, 8 en Inde, 6 en Libye, 2 en Pologne et 1 en Ukraine.

Les sous-marins de la classe Foxtrot ont navigué pour la marine russe jusqu'en 1994, déclassés entre 1995 et 2000. Certains sous-marins russes ont continué à naviguer pour la Pologne, la Corée du Nord et l'Ukraine … Le dernier sous-marin de classe Foxtrot en service dans la marine indienne, l'INS Vagli a été retiré du service le 21 juillet 2010.

Un Foxtrot que le temps a oublié

INS Vagli - S42, inde

14 septembre 2018

Le BSAH Rhône a doublé le détroit de Béring, après avoir traversé les mers de Barents, Kara et Laptev, puis la mer de Sibérie orientale et celle des Tchouktches. Parti de Tromsö, Norvège, au nord du cercle polaire arctique, surnommée, le Paris du Nord "Nordens Paris" en norvégien, le 1er septembre 2018. Il atteindra le port Dutch Harbor, dans l'archipel des Aléoutiennes, Alaska, le 17 septembre 2018. Pour la première fois, une unité de la Marine nationale franchi le passage du nord/est, dans le cadre de sa traversée de longue durée, préalable à son admission au service actif. Puis il reviendra à Brest par l'Atlantique, via le canal de Panama, attendu cet automne.

Le BSAH (bâtiment de soutien et d'assistance hauturiers) Rhône, A 603, en compagnie du KV Svalbard, W 303, Brise-glace / Patrouilleur hauturier (OPV) exploités par les garde-côtes norvégiens.

Du 3 au 10 septembre 2018

Le tout premier exercice commun des marines danoise et française de recherche et de sauvetage (SAR) en zone arctique, baptisé Argus, s'est déroulé au Groenland. Compte tenu du trafic commercial, des croisières, de la plaisance en Arctique et de ressortissants français qui fréquentent ces eaux, la Marine Nationale se prépare à devoir, un jour, participer à une opération de secours dans cette région particulièrement hostile.

Il a impliqué côté français le patrouilleur Fulmar, basé à Saint-Pierre et Miquelon. Il est l'unique navire militaire français basé à Saint-Pierre et Miquelon et aussi seul dans son quotidien. Contrairement aux autres navires de la marine, ce patrouilleur n'a pas de base navale à terre, son soutien est en métropole à Brest qui l'aide dans la recherche de pièces, les installations et toute la logistique.

Un avion de surveillance maritime Falcon 50 de la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué était joint. Les Danois, qui ont organisé cet exercice à la demande des Français suite à des échanges bilatéraux sur le sujet, ont quant à eux mobilisé leurs forces armées avec le patrouilleur polaire HDMS Knud Rasmussen (P570) et un avion Bombardier CL604 Challenger. S'y ajoutait l'hélicoptère Sea King de la compagnie civile Air Greenland, affrété par les autorités danoises pour des missions SAR au Groenland.

Patrouilleur Fulmar

Patrouilleur polaire HDMS Knud Rasmussen - P570.

MONOCHROME SPECTER

En couleur, c'est mieux. Un Japonais a très bien colorisé d'anciennes photos. Aéronautique et marine, grosso modo entre 1900 et 1945. Allemand, Britannique, États-Unien, Français, Italien, Japonais, Russe, etc. Naviguez par mots clefs et catégories : http://blog.livedoor.jp/irootoko_jr/ Site Japonais

Cuirassé Le Charles Martel

Le 22 septembre 2018

Le navire-hôpital militaire chinois "He Ping Fang Zhou" L'Arche de Paix est arrivé au port de La Guaira, à 40 km environ de Caracas.

Long de 178 mètres pour un déplacement de plus de 20 000 tonnes en charge, doté de 500 lits, de 8 salles d'opérations et d'unités de soins intensifs, ce bâtiment va accueillir à son bord des Vénézuéliens pendant au moins une semaine pour des consultations gratuites. Il peut également mettre en oeuvre deux hélicoptères de type Z-8, copie chinoise du Super Frelon français.

Le navire-hôpital a fait escale à Papeete, Polynésie française pour faire le plein de carburant. Il est prévu qu'il en fasse une autre le 22 décembre prochain.

Le "He Ping Fang Zhou" est arrivé au Venezuela une semaine après la visite du président de la République M. Nicolas Maduro à Pékin, où il a rencontré M. Xi Jinping, son homologue chinois. Il a signé un accord d'exportations de pétrole vers la Chine de 700.000 à 1 million de barils/jour en échange d'un prêt de 5 milliards de dollars.

En août, les États-Unis ont également envoyé un navire-hôpital militaire pour soigner les migrants vénézuéliens ayant trouvé refuge en Colombie.

Les U.S.A. récupèrent du pétrole

L'armée américaine essaie de récupérer le pétrole du croiseur lourd allemand Prinz Eugen devenu brièvement l'USS Prinz Eugen (IX-300) sous l'eau depuis 72 ans. Les États-Unis ont récupéré ce navire après la fin de la seconde guerre mondiale. Le Prinz Eugen a chaviré en 1946 après avoir été bombardé à deux reprises lors d'essais de bombes A avec seulement le mât principal cassé.

Après la fin de la seconde guerre mondiale, l'U.S. Navy assemble une flotte de 80 navires dont le porte-avions Saratoga, le cuirassé New York, des navires de l'Axe capturés tels que le cuirassé japonais Nagato et le Prinz Eugen, ancrés dans l'atoll Bikini des îles Marshall.

Le but est de valider la puissance destructrice d'une bombes A sur des navires de guerre. Operation Crossroads comporte deux tests : Able, le 1er juillet 1946 à 9 h 34, seuls cinq navires furent détruits par l'explosion : l'USS Gilliam, l'USS Anderson, l'USS Lamson, l'USS Carlisle et le croiseur japonais Sakawa et Baker, le 25 juillet à 8 h 35, une explosion sous-marine avec une charge similaire à celle de "Fat Man", placée à 27 mètres sous la mer. Huit bâtiments furent coulés, dont le porte-avions Saratoga qui était le plus proche du point zéro et beaucoup furent sévèrement endommagés.

Les États-Unis ont remorqué le croiseur jusqu'à l'atoll de Kwajalein, où il a coulé six mois plus tard. Aujourd'hui, le navire est visible au large de l'île d'Enubuj, à l'envers dans des eaux peu profondes, ses hélices sont visibles au-dessus de la surface de l'océan Pacifique.

Le processus de récupération du pétrole est en cours, sur zone le navire de sauvetage américain USNS Salvo (T-ARS-52) et le pétrolier Humber qui sont amarrés directement au-dessus du Prinz Eugen, avec l'aide de l'unité de récupération mobile de l'US Navy et la coopération de la République de Micronésie. L'US Fish & Wildlife Service, estime à 2 767 tonnes de pétrole à bord du navire. Une opération similaire a été entreprise en 2003 pour extraire le pétrole du pétrolier USS Mississinewa, coulé par une torpille japonaise au cours de la Seconde Guerre mondiale. L'U.S. Navy prévoit la fin de l'extraction fin octobre 2018.

11 septembre 2018

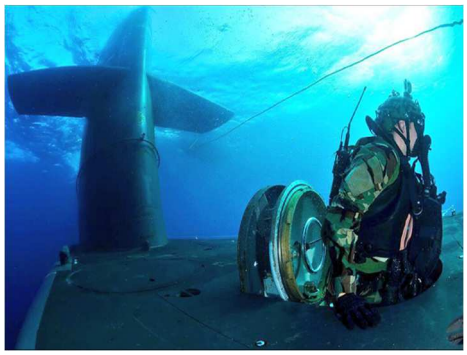
La marine indonésienne a confirmé que le patrouilleur "KRI Rencong-622" a pris feu et coulé en patrouillant dans les eaux de Sorong en Papouasie occidentale à environ 32 km du port du 3ème commandement de la flotte à Sorong. Le navire n'ayant pu être sauvé, l'équipage : 7 officiers, 36 hommes ont été évacués et amenés à la base navale.

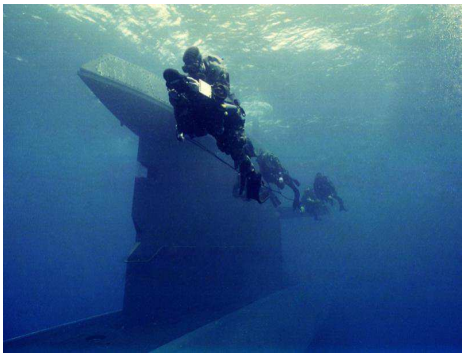
KRI Rencong-622 est une vedette rapide de la classe Mandau, nommé d'après une arme traditionnelle d'Indonésie appelée rencong, originaire d'Aceh.

Fabriqué par Korea-Tacoma SY, Masan, Corée du Sud en 1979. Armé de 4 MM38 Exocet, 1 canon de 57mm calibre 70 Bofors SAK 57 Mk 1 DP, 1 canon anti-aérien 40mm calibre 70 Bofors, 2 canons anti-aériens 20mm calibre 90 Rheinmetall. Rayon d'action, 2 500 milles marins à 17 nœuds.

Promenade avec un animal des mers

Sous-marin hollandais et plongeur dans le bleu profond. Le Zr.Ms. Sea Lion (S803) sous-marin de la classe Walrus et l'un des quatre sous-marins en service dans la marine royale néerlandaise.

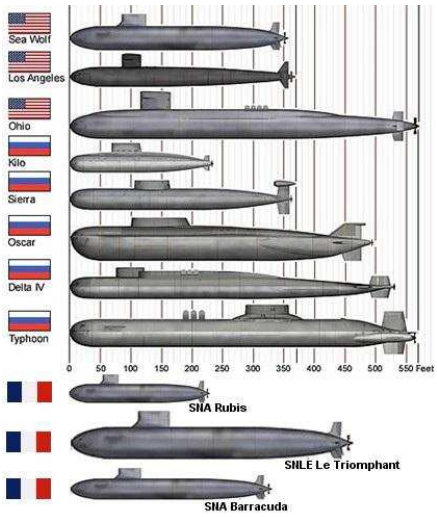




Typhoon

Vue unique d'un Typhoon. Les sous-mariniers ont l'air très petit

La classe Typhoon, code OTAN de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) soviétique puis russe, nom officiel, projet 941 "Akula". Longueur 170 m, hauts de 16,50 m, sans les 9,50 m du massif, le tout pour un poids moyen de 25 000 tonnes en plongée. Les Typhoon sont déployés dans les années 1980. La classe compte six exemplaires construits et un exemplaire annulé. Ils étaient, pendant la période de la guerre froide, le cauchemar des sous-mariniers américains, rapides, 25 nœuds en plongée. Ils étaient à leur état neuf d'un silence presque parfait. Il ne reste, en 2017, qu'un seul exemplaire en état de service, le TK-208 Dmitri Donskoï, utilisé pour des tests du missile R-30 Boulava. Bien que redoutable à l'époque de l'URSS, cette classe de SNLE, est en passe d'être remplacée par les nouveaux SNLE de la classe Boreï.



Couleurs primaires

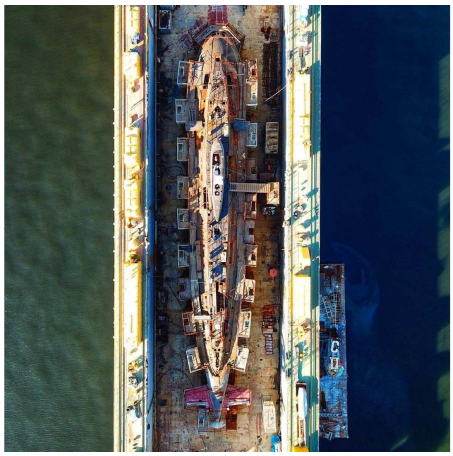
La scission du grand lac salé de l'Utah, avec un côté un rose profond et l'autre un bleu outremer en raison de différents niveaux de salinité.

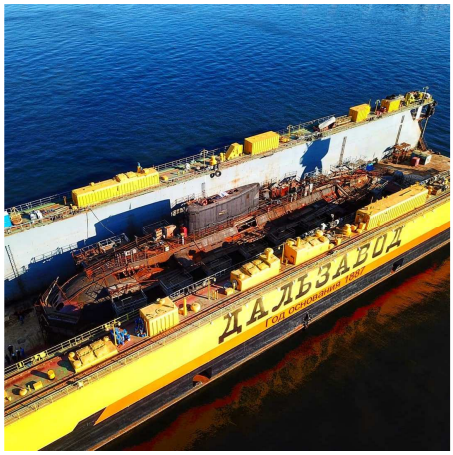
Petit et grand

HMS Ark Royal (R09) et USS Nimitz (CVN 68) à la base navale de Norfolk, Virginie.

Dock flottant

Sous-marin russe de type kilo en cale flottante de la JSC Far Eastern Shipbuilding and Ship Repair Centre qui a comme activités la réparation et la construction navale en Russie.





Acanthaster planci

Etoile de mer dévoreuse de corail, surnommée "couronne d'épines" ou plus facétieusement "coussin de belle-mère", est l'ennemi naturel numéro un des récifs coralliens. Elle dévore les coraux du plus vaste ensemble corallien du monde, 3000 systèmes récifaux et des centaines d'îles tropicales qui s'étend sur 345 000 km², le long de la côte australienne. C'est aussi le cas en Polynésie française depuis 2004, l'invasion autour de Moorea, l'île sœur de Tahiti. Depuis les profondeurs jusqu'au lagon, le taux de recouvrement en corail vivant est passé de 50 % récif en bonne santé, à moins de 5 % en 2009. Il faudra au moins dix ans à l'écosystème pour retrouver son état initial.

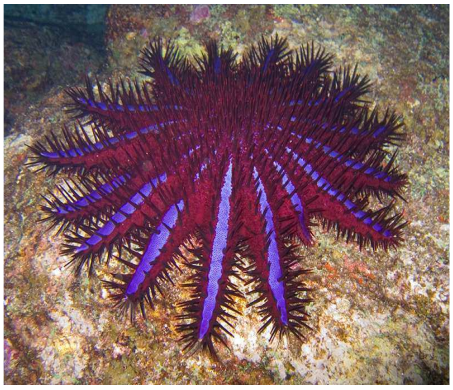
Cette étoile de mer pourrait cependant bientôt être un ancien cauchemar. Des produits chimiques coûteux étaient utilisés pour neutraliser la vilaine qui prolifère, au risque de nuire aux autres organismes marins des récifs. Des tests menés ont montré que le vinaigre était une solution sûre, efficace et bon marché, devrait permettre d'éradiquer ou de contrôler l'espèce invasive et donc de prévenir les épisodes de blanchiment des coraux. L'astuce pourrait sauver la Grande Barrière de corail, site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco en 1981 et grandement menacé par la récurrence des épisodes de blanchissement.

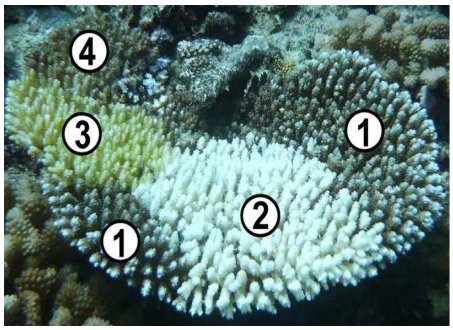
Depuis 40 ans, les récifs coralliens font face à une augmentation de la fréquence et de l'intensité des perturbations naturelles, blanchissement des coraux, cyclones et invasions d'Acanthaster planci, ajoutées aux stress liés aux activités humaines, pollution, constructions littorales, surpêche, etc. A l'échelle mondiale,

75 % des récifs coralliens sont menacés et environ 20 % sont déjà irrémédiablement détruits.

Acanthaster planci est une étoile de mer corallivore, c'est-à-dire qui se nourrit des polypes coralliens, la partie animale du corail. Il s'agit d'une espèce très féconde, chaque femelle pond 4 à 60 millions d'œufs par saison. Le taux de survie des larves est en général faible. Mais périodiquement, l'équilibre se rompt.

Les étoiles de mer, comme les oursins, sont des échinodermes, qui signifient "peau d'épines" en grec. Ils n'ont ni queue, ni tête, ni même de gauche ni de droite. Leur corps peut être divisé en cinq, selon une symétrie centrale. Ils n'ont également ni cerveau, ni système nerveux et n'ont pas non plus de sang, l'eau de mer circule dans l'organisme pour assurer la respiration, la nutrition et la déjection de l'animal et actionner ses milliers de minuscules pieds munis de ventouses.





Sur l'image, un corail est partiellement détruit par l'Acanthaster planci. Les zones (1) montrent les parties encore en vie du corail. En (2), le corail fraîchement tué par l'étoile de mer (mois d'un jour après l'invasion). En (3), une zone récemment tuée, avec un début de colonisation d'algues et de cyanobactéries (environ 10 jours après l'invasion). En (4) la partie morte est couverte d'algues (plus de trois semaines après l'invasion).

23 Septembre 1338

Bataille d'Arnemuiden au cours de la Guerre de Cent Ans.

Les provinces françaises promettent des navires pour envahir l'Angleterre. Réunis à ceux de Philippe VI de Valois, ils doivent permettre de transporter une armée de 4 000 hommes d'armes Génois, Normands, Picards et Bretons. Les préparatifs se font dans les ports d'Harfleur et de Leure.

La bataille oppose, près d'Arnemuiden, port de l'île de Walcheren aux Pays-Bas, une flotte française, commandée par les amiraux Hugues Quiéret et Nicolas Béhuchet à 5 grandes nefs britanniques, ce sont les meilleurs navires de la flotte anglaise, en particulier Edgard et Christopher, le vaisseau amiral, transportant de la laine, destinée aux Flamands, alliés d'Édouard III d'Angleterre.

Écrasés sous le nombre et ayant une partie de leurs équipages à terre, les navires anglais se défendent avec une grande vaillance, en particulier le Christofer sous les ordres de John Kingston, chef de la petite escadre. Le Christofer capitule après une journée de lutte et épuisé tous les moyens de défense, équipé de 3 canons de fer et colubina. Les Français s'emparent de la riche cargaison et intègrent les cinq nefs à leur flotte, mais ils ternissent leur victoire payée au prix fort, par le massacre des prisonniers.
Deux ans plus tard, Quiéret et Béhuchet paieront de leur vie cet acte de cruauté, à l'issue de la bataille de Sluis, le premier sera décapité, le second pendu.

Cette bataille est pour la première de l'histoire occidentale lors de laquelle les belligérants utilisèrent de l'artillerie dans une bataille navale.

17 septembre 1901

Le "fou volant au long cours".

Naissance du navigateur Sir Francis Charles Chichester, né dans le Devonshire, Angleterre. A 18 ans, il embarque sur le cargo Bremen à destination de la Nouvelle-Zélande, la terre d'aventure dont il rêve. Dans le golfe de Gascogne, il endure les souffrances du mal de mer. À Durban il remplaçant au pied levé un chauffeur déserteur.

Là, il commence par faire plusieurs métiers : garçon de ferme, bûcheron, mineur, chercheur d'or, vendeur en porte à porte, agent immobilier, représentant du constructeur d'avions Avro, etc. et découvre l'aviation. C'est alors qu'il nourrit le projet de relier Londres à Sydney par les airs en solitaire.

1929, en Angleterre, passe son brevet de pilote, achète un De Havilland DH 60 Gipsy Moth de 100 Ch., petit biplan.

Pour tester son appareil encore dénué de compas, il commence à parcourir l'Angleterre par tous les temps et même de nuit, navigue au soleil et à l'aide de l'indicateur des chemins de fer. Après une demi-heure de vol au-dessus des nuages, il plonge sur une gare et vole en rase-mottes pour en lire le nom. Il progresse ainsi par sauts de puce jusqu'à Barnstaple.

De retour à Londres, il se lance dans un tour d'Europe en guise de galop d'essai. Accompagné d'un copilote pour les 2 premières étapes d'Abbeville et de Paris, il poursuit seul le restant, après Nice, Venise, Trieste, la Yougoslavie, Roumanie et revint en Angleterre par l'Allemagne survole Bruges, Dixmude pour se poser à Brooklands près de Londres. Le tour d'Europe aura duré 27 jours.

Mais, il ne veut pas en rester là. Il décide de retourner en Australie, seul dans son biplan, aussi vite que possible et de battre au passage le record sur le parcours établi en 1928 par Bert Hinkler sur un Avro Avian guère beaucoup plus gros que le Moth en 15 jours pour rallier Darwin. Il a prévu de parcourir 1 600 km/jour avec une escale à mi-journée pour faire le plein. Il a baptisé son avion "Gipsy Moth". Bien qu'il n'ait pas fait tomber le record, il atterrit à Sydney où l'acclament des milliers d'admirateurs. Il en écrira un livre "Solo to Sydney". L'aviatrice Amy Johnson dit de lui "c'est le plus grand navigateur de tous les temps" et la méthode de navigation Chichester dite de "l'erreur délibérée" fut reprise par un bon nombre d'aviateurs et de la RAF.

Nouveau défi, la mer de Tasmanie entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande l'équivalent au 2/3 d'une transatlantique. Il prévoit de relever chaque heure le soleil à l'aide d'un sextant muni d'un niveau à bulle en guise d'horizon et détermine avec une règle à calcul sa position par rapport à un point sur la terre à la verticale du soleil. Cette navigation lui permet de découvrir l'île de Norfolk à 24 kilomètres de l'endroit où il l'attendait. Prit le cap sur l'île de Lord Howe à 850 km. Hélas, pendant la nuit, l'hydravion s'est détruit en coulant au mouillage. Restaure l'appareil avec l'aide de menuisiers, couturières locaux, après 9 semaines de chantier, le Gipsy Moth ressuscité décolle vers Sydney. Après 6 heures de vol, hydravion se pose dans une baie, près d'un porte-avions.

Au cours du grutage de l'avion, Chichester se fait écraser la main causant l'amputation d'une phalange.

Devenu un héros, il se lance un nouveau défi, un tour du monde en hydravion dont le morceau de bravoure sera de relier l'Australie au Japon. Lors du vol, ses magnétos sont défaillants ce qui l'oblige à se posé en plein océan pacifique. Il répare, mais alourdi par un flotteur percé peine à décoller. A Shanghai, il doit attendre le passage d'un typhon avant de traverser la mer jaune à destination du Japon. Après 800 km de vol, il amerrit à Kagoshima et repart le lendemain vers Tokyo. Au départ de Katsuura la seconde étape japonaise, l'appareil s'accroche à des câbles téléphoniques, formant une catapulte pour le projeter au sol, lui causant 13 fractures. Ses blessures cicatrisées, Chichester rejoint l'Angleterre en

en paquebot. Mais la vie à Barnstaple ne lui convient guère. Il rédige "Alone over the Tasman sea". Il s'initie à la régate et à la navigation en solitaire sur les rivière Tow et Torridge.

1932 Chichester doit retourner à Wellington gérer sa société. Ne pouvant plus piloter seul, il achète un De Havilland DH 80A Puss Moth, un avion léger monoplan triplace à aile haute d'occasion avec son ami Frank Herrik dans l'intention de rallier l'Angleterre par la Sibérie. Au manche de son avion il parvient à Pékin, mais l'ambassade de Russie ne lui délivre pas le visa pour la Sibérie. Il se détourne sur la route habituelle passant par la méditerranée. A l'escale de Bagdad, l'avion atterrit de nuit, Chichester se fait happer le bras par l'hélice en descendant de l'appareil. Il se fait soigner au Caire, mais les plaies ne cicatrisent pas, ils poursuivent jusqu'en Angleterre après 29 heures et demi de vol et 7 escales.

Son esprit d'aventure cherche un nouvel horizon, ce sera la voile en haute mer. A plus de 50 ans, celui qui deviendra le plus grand marin de sa génération n'a encore jamais mis les pieds sur un bateau. 1953, commence sa vie maritime. Il s'achète pour pratiquer la course croisière, un sloop de 8m nommé Florence Edith et rebaptisé Gipsy Moth II. Au terme de ses quatre premières années de navigation, il participe à 16 courses organisées par le Royal Ocean Racing Club et remporte, au passage la Southsea-Harwich Cup, puis la Cowes-Dinard. En 1957, il embarque comme navigateur sur le Classe américain "Figaro", engagé dans l'Admiral's Cup. Définitivement converti aux choses de la mer, l'aviateur entame une seconde vie.

1959, après avoir dessiné une esquisse qui confie à l'architecte Robert Clark, le Gipsy Moth III est lancé. C'est un sloop bermudien de 12.06 m de long, 3.10 m de large, 1.95 m de tirant d'eau, pesant 10 tonnes, portant un mât de 17 mètres avec 40 m² de voilure.

Il tombe malade, d'un cancer du poumon. Son médecin veut l'opérer, Chichester refuse, mais se résigne à l'ablation d'un poumon, le temps de faire de nouveaux examens. Il va prendre le soleil de Saint-Paul-de-Vence, où il consulte un autre ponte, miraculeusement le guérit en quinze jours. Miracle ?

À ce moment, le colonel Blondie Hasler du Royal Ocean Racing Club cherche des audacieux qui seraient tentés par l'idée d'une course transatlantique, la Single Handed Trans Atlantic Race, première course en solitaire à travers l'Atlantique d'Est en Ouest en solitaire. En 1960, Il n'y avait pratiquement jamais eu de course de voiliers en solitaire.

Gipsy Moth III est remis à l'eau en avril 1960, dix semaines avant le départ. Le skipper s'entraîne et peaufine l'équipement. Il teste notamment le pilote automatique que lui a inspiré l'observation des modèles réduits, une sorte de tapecul à mât pivotant agissant sur la barre à l'aide de drosses. Efficace sauf au vent arrière, défaillance que suppléeront deux trinquettes jumelles, le dispositif baptisé "Miranda" est surtout d'une grande laideur.

L'idée de Blondie Hasler était à tout point de vue, l'inconnue. Cinq hommes répondirent à l'appel : Francis Chichester, Blondie Hasler, David Lewis, Val Howells et Jean Lacombe.

11 juin 1960, 4 voiliers quittent Plymouth à destination de New York, le Gipsy Moth II, Jester de Blondie Hasler, Cardinal Vertue de David Lewis et Eira de Valentin Howells. Le Français Jean Lacombe et son Cap Horn partira que 3 jours plus tard. Hasler/Lewis choisissent la route Nord, Howels/Lacombe celle du Sud, Chichester celle du milieu. L'option qui se paiera par des vents contraires quasi permanents, du froid et du brouillard. Dès le départ, il affronte un coup de vent de force 8 à 9. Souffrant de naupathie, il se nourrit uniquement de biscuit. Durant les quarante jours de sa traversée, rares sont les moments d'accalmie. Le plus souvent, il se bagarre avec les voiles qu'il faut changer ou ariser, et avec sa "Miranda" qui défaille. Le poêle a beau ronfler en permanence dans le carré, il souffre du froid et de l'humidité. Bon prince, il plaint souvent ses adversaires dont les bateaux sont plus petits, comme le Folkboat de son ami Howells. Enfin, après 4 000 milles parcourus, dont 2 600 milles de vent debout et 1 400 harassants, après 40 jours et 12 heures de mer, Gipsy Moth III franchit la ligne d'arrivée en vainqueur, 8 jours avant Blondie Hasler et son Folkboat à voile de jonque.

Tous étaient d'avis que ce bateau est trop grand, pour un solitaire qui plus est un sexagénaire. C'est pourtant avec ce même voilier, regréé en cotre, qu'il repart à l'assaut de son propre record. Lors du convoyage vers l'Angleterre avec sa femme et son fils, la traversée est agrémentée par la présence fortuite d'un pigeon clandestin qui va durer 33 jours et 15 heures.

Gipsy Moth III est engagé dans la Transat de 1964. Chichester a perdu 9 kilos durant la traversée, parvient à améliorer d'un jour son dernier record. Mais il doit s'incliner devant un dur. Éric Tabarly, âgé de 32 ans, sur son bateau de 14 mètres, "Pen Duick II", construit pour la course, ne devancera Chichester 63 ans que de 2 jours et 20 heures. Son sens marin, son habileté à la voile, son opiniâtreté et son endurance en font un redoutable concurrent, reconnait Chichester.

En 1942, l'argentin Vito Dumas est le premier à boucler la boucle en solitaire, au prix d'énormes souffrances. Chichester veut faire mieux, prendre la route des clippers, en effectuant qu'une seule escale, battre le record de la plus longue traversée en solitaire et montrer enfin ce qu'un petit yacht peut l'accomplir. Non seulement cet homme de soixante ans veut doubler les trois caps, mais il veut aller très vite.

Le sexagénaire ne rend pas les armes. Le 27 août 1966, il prend le départ d'un tour du monde en solitaire. Une circumnavigation d'Ouest en Est par les trois caps, dans le sillage des clippers, avec une seule escale à Sydney. Un projet qu'il mûrit depuis 1963. Un généreux mécène finance la construction de son nouveau bateau, un ketch de 16.50 mètres de long dessiné par John Illingworth et construit en bois moulé chez Camper & Nicholson. Un magnifique yacht classique que son skipper ne cessera pourtant de dénigrer tout au long de son périple. Normalement, il faut un équipage de 8 personnes pour manœuvrer un tel bateau. L'architecte Illingworth avise le navigateur solitaire que le plus grand foc ne devrait pas mesurer plus de 18 m², Chichester en commande un de 55 m².

Les premiers essais sont décevants, le bateau est peu stable sur sa route. Il manque de raideur à la toile, les aménagements conviennent mal à l'objet d'une telle course. Francis Chichester part de Plymouth comme prévu le 27 août 1966. Il est fatigué, le bateau est en désordre, le temps défavorable.

Le 17 septembre 1966, seul au milieu de l'Atlantique, Francis Chichester est assis dans son cockpit en smoking, chaussure noire, cravate noire, champagne à la main. Digne comme un anglais, le navigateur porte un toast à sa femme Sheila et à son fils Gilles. C'est sa façon de fêter son soixante-cinquième anniversaire. Cette soirée mémorable se termine mal, à deux heures du matin, un grain couche le bateau. Chichester avoue avoir un peu abusé des boissons fortes, doit s'extraire de sa couchette, se battre pendant des heures avec les voiles pour redresser le bateau et le remettre en route.

Après deux mois de mer, c'est maintenant la route des quarantièmes rugissants, le domaine sinistre et grandiose des grandes brises d'ouest. "Gipsy Moth IV" est poussé par des vents de 55 nœuds. Très inconfortable, par malchance se casse une dent, dès la première accalmie, il recolle le morceau. La réparation ne tient pas.

Dans ces parages, la mer est dangereuse, les lames sont brutales, vicieuses, effrayantes. Le 12 décembre 1966, avec 106 jours de mer, Francis Chichester arrive à Sydney. Il est si épuisé qu'il faut soutenir ses premiers pas sur le quai.

Pourtant, le plus dur reste à faire, l'immensité du Pacifique Sud, deux fois plus large que l'Atlantique, le Cap Horn, puis toute la remonté de l'Atlantique. Jamais un solitaire n'a accompli une route aussi longue.

Le 29 janvier 1967, le "Gipsy Moth IV" repart. Tout de suite, il subit une énorme tempête, avec des vents de 85 nœuds. Le bateau chavire. Grâce à son lest, le bateau se redresse dans un gigantesque désordre intérieur. De coup de vent en coup de vent, à force d'obstination et grâce à un profond optimisme, Chichester double le Cap Horn sous la garde du HMS Protector, bien nommé mais malvenu ange gardien, qui vole au navigateur toute la magie de cet instant. Il remonte l'Atlantique et le 28 mai 1967, après 117 jours de mer, Gipsy Moth IV fait son entrée triomphale à Plymouth, accueilli par une armada de bateaux dont le porte-avions HMS Eagle.

Pour cet exploit, la reine Elizabeth II le fait chevalier de l'ordre de l'Empire britannique, adoubant son sujet avec l'épée remise, quatre siècles plus tôt, à Sir Francis Drake après le premier tour du monde.

Sir Francis Chichester à bien mérité de se reposer et son bateau aussi. "Gipsy Moth IV" est au musée de Greenwich aux côtés du clipper "Cutty Shark".

Compétiteur invétéré sir Francis n'en a pourtant pas fini avec les défis.

En 1970, Sir Francis commande un nouveau bateau, "Gipsy Moth V", un ketch de 17.37 m, Chichester veut établir un record de vitesse sur un parcours de 4 000 milles qu'il a lui-même fixé entre le golfe de Guinée et l'isthme de Panama. L'ambition de Sir Francis, traverse en 20 jours, à la moyenne de 200 milles/jour. Janvier 1971, Chichester effectue les 4 000 milles en 22 jours, ayant parcouru en 5 jours, 1 000 milles. C'est un record. Lors du retour vers Plymouth, toujours en solitaire, Sir Francis Chichester subit un très mauvais temps dans l'Atlantique Nord. Des vagues fantastiques balayent le bateau. Deux fois le bateau est couché, une voie d'eau s'est produite. Il est épuisé, tout à bord est en désordre. Mais le vieux lion réagit et arrache le bateau au naufrage.

L'année suivante, à 71 ans, avec le même bateau, s'engage pour la troisième fois dans la Transat anglaise en solitaire. Ses médecins le lui ont interdit, il est très affaibli. Contre l'avis de tous, il prend le départ mais, victime de troubles graves et d'hallucinations, Sir Francis est atteint d'une tumeur à la moelle épinière, il peut à peine marcher, il doit jeter l'éponge au large de l'Espagne. Le crabe qui avait entrepris de lui grignoter le poumon vingt ans plus tôt achevait sa besogne. Sir Francis s'avoue vaincu le 26 août 1972.

La Royal Navy veut le secourir. Son premier geste est de refuser cette assistance. Sans doute pense-t-il à ce moment qu'il va mourir en mer. Mais lorsque Sir Chichester voit son fils Gilles venir à lui à bord d'un bâtiment de la Navy, il accepte leur aide, mais ne quitte pas son bateau. C'est à bord de "Gipsy Moth V" qu'il arrive à Plymouth. Le "Seigneur de la Mer" y mourra le 17 août 1972, à l'hôpital naval de Plymouth.

(3) … Suite "Max Holte" … (4)

En février 1960, sa société fut placée en redressement judiciaire et 49% de ses avoirs acquis par l'avionneur américain Cessna qui se cherchait une base arrière de production en Europe occidentale. Désormais Holste devait se concentrer sur la production locale des avions du constructeur de Wichita.

En parallèle, Max Holste négocia avec la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord le rachat de la licence de production du MH.260. En fait, les dirigeants de Nord pensaient clairement qu'une version à turbopropulseurs du MH.250 n'était pas du tout une mauvaise idée. C'est ainsi que naquit le N.260 Super Broussard, suite à l'absorption de la société Max Holste par le groupe Nord Aviation, le MH-260 change de nom et devient le Nord N-260.

Extérieurement, le N.260 ne différait pas du MH.250 que par le remplacement de ses deux moteurs en étoile de conception américaine par deux turbopropulseurs Turboméca Bastan Mk-IV français d'une puissance unitaire de 985 Ch. Etrangement, les clients ne se bousculèrent pas pour acquérir cet. Trois exemplaires furent commandés par une compagnie aérienne norvégienne qui les utilisa pour des vols commerciaux intérieurs avec un aménagement permettant l'accueil de 20 passagers. Ces N.260 Super Broussard avaient la particularité d'avoir été remotorisé avec deux turbopropulseurs Bastan Mk-IIIA légèrement moins puissants puisque ne développant que 930 Ch. chacun.

Afin d'éviter une déroute à Nord Aviation le ministère de la défense décida de commander quatre avions pour le compte de l'Armée de l'Air, les aviateurs français ne savaient vraiment pas quoi en faire. Début 1962, il fut décidé à Paris d'affecter ces biturbopropulseurs au Centre d'Essais en Vol en tant qu'avions de servitude et de soutien aux tests. De son côté le prototype fut livré à l'EPNER (l'École du Personnel Navigant d'Essais et de Réceptions) en tant qu'avion d'entraînement avancé et de soutien logistique. Dans le même temps, les dirigeants de la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord travaillent sur une version très améliorée du N.260 Super Broussard, le futur N.262 Frégate un des avions militaires français parmi les plus réussis de cette époque.

Si le prototype affecté à l'EPNER ne servit que jusqu'au milieu des années 1970, il en est tout autrement des quatre avions de série livrés au CEV. Ceux-ci participèrent à plus d'une cinquantaine de programmes différents, du développement du jet d'affaire Aérospatiale SN-601 Corvette à celui de l'avion de combat Dassault Mirage 2000 en passant par des programmes bien moins prestigieux mais tout aussi essentiels à l'industrie aéronautique hexagonale.

Entre 1962 et fin 1985, les quatre Nord N.260 Super Broussard furent les bonnes à tout faire des essais en vol français. Finalement à partir du début de l'année 1985, ils laissèrent la place à des Casa C-212 Aviocar plus modernes. Etrangement cet avion espagnol ressemblait fortement au petit biturbopropulseur français mal aimé. Une coïncidence bien entendu…

Le Nord N.260 Super Broussard ne marqua pas les esprits, il sut tout de même remplir honnêtement son rôle. Il est à noter qu'un des anciens avions civils vendus à la Norvège est revenu en France dans les années 1980 comme appareil de servitude et de soutien aux essais en vol pour le compte du motoriste Turboméca qui l'utilisa jusqu'à la toute fin des

N.260 Super Broussard

Casa C-212 Aviocar

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

(3) … Suite "Le navire aux trois noms … (4)

- *19 Grumman TBF Avengers (vengeur), TBF pour les avions fabriqués par Grumman, bombardier torpilleur. Les navigateurs d'escorte ont qualifié la TBF de "dinde" en raison de sa taille et de sa maniabilité par rapport aux chasseurs F4F Wildcat des groupes aériens CVE. L'aéronavale française exploitait l'Avengers dans les années 1950.*

Personnages célèbrent qui ont volés sur un Avenger :

Juin 1943, le lieutenant George Herbert Walker Bush futur président des USA fut le plus jeune aviateur naval de l'époque. Alors qu'il pilotait un TBM-1C Avenger, il est abattu le 2 septembre 1944 sur l'île de Chichi Jima, dans le Pacifique. Il a pu libérer sa charge et a heurté la tour de radio avant de sauter en parachute. Ses deux équipiers sont morts (le lieutenant William G. White, USNR, canonnier et l'opérateur radio ARM 2 / c John Lawson Delaney, USNR). Flottant dans son radeau de sauvetage, Il a été recueilli par le sous-marin américain USS Finback (SS- 230).

Paul Newman, a volé comme radio/mitrailleur arrière d'un Grumman TBF Avenger. Il veut devenir pilote mais on découvre qu'il est daltonien. A bord de l'USS Bunker Hill (CV-17), tous ses camarades sont tués, touché pendant la bataille du golfe de Leyte le 11 mai 1945. Lui-même est plus tard blessé. Cet incident lui interdit de pratiquer le sport et il se consacre alors au théâtre. Paul Newman était à bord d'USS Hollandia (CVE- 97) à environ 800 km du Japon lorsque l'Enola Gay a largué la première bombe atomique sur Hiroshima.

Décollent des porte-avions : USS Hancock (CV- 19, USS Hornet (CV-8), et USS Wasp (CV-18). Ce n'est qu'après 13 heures que ces avions ont pu attaquer, sans grands résultats, les navires japonais. Entretemps, pour des raisons qui n'ont jamais été complètement élucidées, le vice-amiral Kurita arrête de pousser son avantage, alors qu'il était en situation d'en finir avec la résistance opiniâtre des petits porte-avions de la VIIème flotte et de leurs destroyers d'escorte. Mais l'attaque du TG 38.1 l'a, sans doute, conforté dans la conviction qu'il lui fallait mettre cap au nord pour essayer d'affronter les grands porte-avions de la IIIème flotte. Une seconde attaque du TG 38.1, de moindre importance, a eu lieu deux heures plus tard, sans résultats significatifs, en termes de dégâts pour les bâtiments japonais.

26 octobre 1943 au matin, la TG 38.1 du vice-amiral John McCain a rallié la TG 38.2, de l'amiral Halsey, qui n'avait pas réussi, la veille au soir, à intercepter la force centrale du vice-amiral Kurita. Des attaques ont été lancées, dans le détroit de Tablas, contre les navires de la force centrale, en train de se replier puis se sont concentrées sur des navires japonais touchés qui se retiraient. Le 30 octobre 1943, le vice-amiral John McCain S. est nommé commandant de la Task Group 38, (TF 38) selon le moment ou aussi Force opérationnelle de porte-avions rapides (Fast Carrier Task Force), la principale force opérationnelle de l'U.S. Navy au cours de la guerre du Pacifique pendant la seconde guerre mondiale, la plus puissante force aéronavale de la flotte américaine. Il succède à la tête de la Task Force 38, du vice-amiral Mitscher, qui est parti en permission, après dix mois de commandement de la Fast Carrier Task Force.

John McCain S. est très fatigué, il ne pèse plus que 50 kg et souhaite partir en permission, mais l'amiral Halsey insiste pour qu'il soit présent à la cérémonie officielle de capitulation du Japon, le 2 septembre 1945, en baie de Tokyo. Il part aussitôt après pour les États-Unis. Quatre jours plus tard, il meurt d'un infarctus, à Coronado, Californie et est enterré au cimetière national d'Arlington. En 1949, il a été promu amiral, à titre posthume.

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