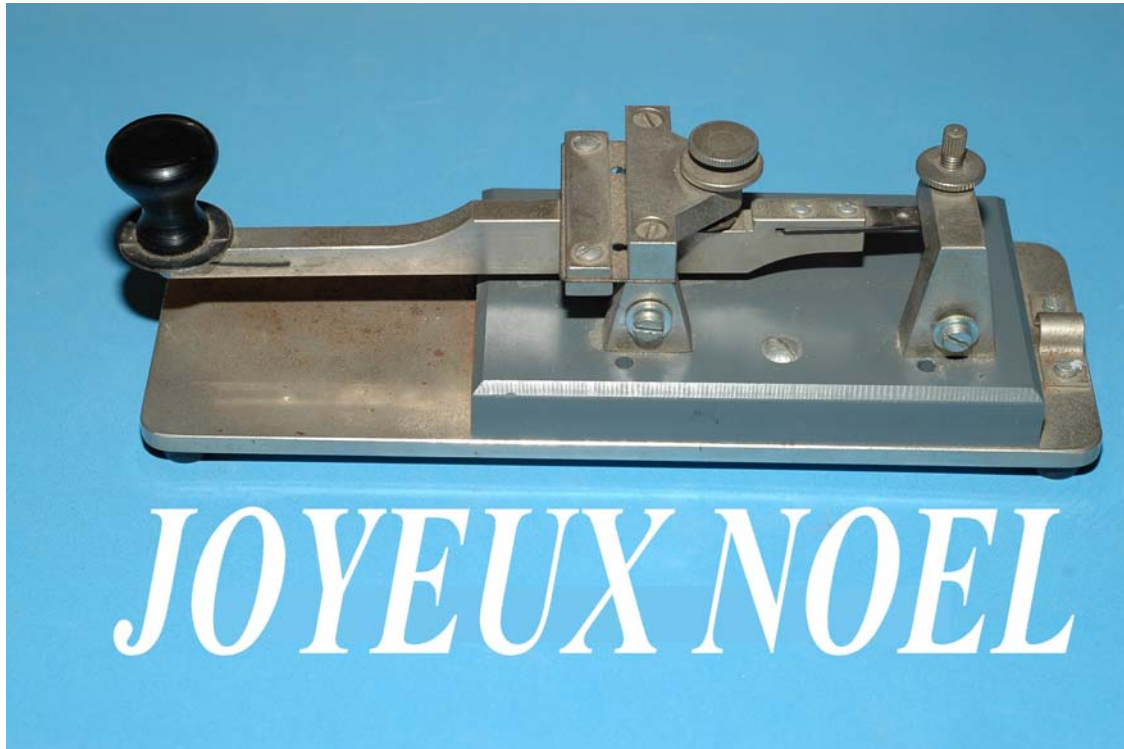




# QSTIMM N° 67



## JOYEUX NOEL

Voici enfin ce qst/mm 67. me suis un peu dispersé ces excuser, il s'agissait associatives. Tout cela, lié à fait que depuis le mois de qst/mm. J'essaierai de faire Gardez quand même à bonnes intentions ! Mais will be, will be !!!!

Dans ce numéro partie des souvenirs de quelques autres lecteurs du d'Hydrographie de Nantes. également des souvenirs importe d'ailleurs qu'ils l'Hydro, les colonnes du ouvertes. Le monde est l'occasion de retrouver des exemple, sur la photo de Laurent en première page de ses souvenirs, vous le verrez en compagnie d'un autre de ses condisciples de l'Hydro. Il se trouve que celui ci fut mon premier chef radio lorsque j'ai commencé à naviguer. Vous avez également pu apprécier dans divers qst/mm la plume de François Brose. En échangeant des mails avec lui, je me suis aperçu que nous avons parfois rencontré les mêmes personnes, (Officiers radio Belges). Gilbert Garrigues l'auteur des premiers souvenirs concernant le Joseph Blot a navigué avec un lieutenant que j'ai moi même connu. Etc. etc., oui le monde est petit et encore plus celui des radios. Vous trouverez également dans ce numéro, un excellent article que m'a transmis Jean Paul Léger que vous connaissez déjà puisqu'il est l'auteur de "Au gré des ondes, par delà les océans" et qu'il m'avait en son temps fait le qsp des souvenirs de Paul Caboche. (voir les qst/mm 48/51/52/53). Merci Jean Paul pour ces articles et également pour les photos de la cabine radio du Penchateau (un peu différente du dessin qui ornaient la couverture du qst/mm 65), et de celle de la cabine de l'Officier Radio sur ce même navire. Vous aviez lu quelques remarques et explications à propos de ce dessin par ailleurs tout à fait excellent dans le qst/mm 66. Vous trouverez les 2 photos de Jean Paul dans ce bulletin à la rubrique "Pêle Mails" (page 12)

Quant à moi, ce n'est pas trop la joie, l'autre jour, en rentrant de l'école, ma petite fille m'a dit : "Tu sais papy que le père Noël n'existe pas". Alors là, ça m'a fait un choc. Moi qui y croit depuis toujours. Si bien que je lui ai écrit (au père Noël), on ne sait jamais. J'y avais joint la liste des cadeaux que j'attends pour le 24 décembre au soir. Je ne connais pas son adresse exacte, mais la Poste se charge d'acheminer le courrier qui lui est destiné (vous voyez bien qu'il existe !). Eh bien oui, il existe, d'ailleurs il m'a répondu. Hélas, sa réponse ne m'a pas trop fait plaisir ! D'abord, il m'a reproché les articles que j'avais écrit sur lui dans les qst/mm 39 50 et 58 et tout spécialement le dessin à la fin du conte de Noël du nr 50. Il m'a signalé par ailleurs qu'il n'avait pas gagné au loto et que mes demandes étaient "exorbitantes". Donc le seul cadeau que je recevrai cette année pour ces deux (mauvaises) raisons est en photo ci contre. Il a ajouté : "Estime toi heureux, ce cadeau te rajeunira". Merci Père Noël !

**Joyeux Noël à tous quand même, j'espère que vous serez plus chanceux que moi**  
**André/F6GIN**



Désolé pour le retard, mais je derniers mois. J'ai une bonne principalement d'activités une certaine paresse naturelle juillet, il n'y a eu qu'un seul mieux l'année prochaine. l'esprit que l'enfer est pavé de bon... que sera, sera, whatever

vous trouverez la première Laurent/F5DVL qui, comme qst/mm a fréquenté l'école Si certains d'entre vous ont radiomaritimes à partager, peu aient ou non fréquenté qst/mm leur sont largement petit, cela pourrait être souvenirs communs. Par



## ‘‘Never leave well enough alone’’

Ou si vous préférez en Français : ‘‘Ne dites jamais c’est bien assez bon comme ça’’. C’est le titre d’un ouvrage de Raymond Loewy (célèbre designer né à Paris, et qui a ensuite fait sa carrière à New York, vous pouvez voir son CV complet sur Wikipedia). On lui doit entre autres les logos de l’entreprise bien connue à Nantes, Lefebvre Utile (LU), de Shell, de Spar, et d’une autre entreprise Française (et même je crois Vendéenne) New Man etc. etc. Cette périphrase résume d’un côté le nécessaire ‘‘progressions’’ sans lequel nous serions encore à l’âge de pierre, mais d’un autre côté plus négatif, le ‘‘pinailage’’ qu’une périphrase opposée définit par ‘‘le mieux est le contraire du bien’’. Je vous laisse le soin de choisir. En tout cas, nous avons célébré le 15 novembre dernier deux anniversaires dans des domaines complètement différents qui pourraient peut être guider votre choix. Je vous parlerai plutôt tout à l’heure du second, c’est-à-dire de celui des quarante ans de l’invention du microprocesseur par Intel en 1971. Quant au premier je ne lui vois pas de côtés négatifs, je veux parler des soixante ans du beaujolais nouveau, cette tradition ayant pris naissance en 1951 (la date du 15 novembre n’a été définitivement fixée que plus tard. D’après Jacques Prévert, ‘‘Il n’y a rien de plus beau qu’un verre blanc lorsqu’il est rempli de vin rouge’’. Je cite de mémoire ! Et quant à la mère Denis sans doute eut-elle ajouté ‘‘C’est ben vrai ça !’’, là je suis sûr de l’exactitude de ma citation. Si cet évènement au début de portée uniquement hexagonale est maintenant devenu international, c’est grâce sans doute à l’opiniâtreté des producteurs et des distributeurs qui auraient pu se contenter de le garder pour nous, mais en France, nous ne sommes pas égoïstes, tant mieux ! ‘‘Never leave well enough alone’’. Que l’on pourrait cette fois justifier par : ‘‘Le but de tout progrès étant de faire profiter les autres de notre savoir et de notre expérience!’’ Ce ne sont pas les amateurs de Beaujolais qui me contrediront.

Venons en maintenant au second anniversaire qui rentre plus dans le cadre de ce bulletin. Ce 15 novembre 1971, date de l’invention du microprocesseur, j’étais en congés



juste débarqué du ‘‘Fina Canada/ FNGC’’ lancé chez NDSM à Amsterdam et terminé aux chantiers Verolme à Rotterdam en septembre 71 pour le compte de notre armateur Fina France. A cette époque, je ne me souviens pas avoir été aussitôt au courant de cette invention qui a mis du temps pour révolutionner entre autres,

les radio-communications maritimes, ainsi que tous les automatismes électroniques à bord des navires. Y aurait-il eu le GMDSS en 1999 sans les microprocesseurs ? Rien n’est moins sûr. Même si d’énormes progrès avaient déjà été faits dans ces domaines entre le début des années 60 par exemple où j’ai commencé à naviguer et cette année 1971. Les progrès ont d’ailleurs pris ensuite une forme quasi exponentielle. Je me souviens par exemple que sur le ‘‘Fina Scandinavie/FNOD’’ lancé et achevé à Copenhague en 1964, il y avait dans la salle de contrôle machine un ‘‘data logger’’ (CEE) destiné à la surveillance des alarmes et à la sortie périodique du journal machine sur imprimante IBM. La logique DCB (décimal codé binaire) utilisait un très grand nombre de circuits imprimés. La programmation généralement du type  $y=ax+b$  pour mise à l’échelle des informations fournies par les capteurs se faisait par des matrices à diodes où l’on pouvait modifier a et b. Quant aux transistors (Il n’y avait même pas

encore de circuits intégrés), c'étaient des transistors au germanium, npn pour la plupart. Le 1 était donné par un – 8 vts. La scrutation des voies se faisait par des relais, commandés par des transistors qui avaient tendance à chauffer un peu. Comme la température maximum acceptable par les transistors au germanium est relativement peu élevée, la moindre avarie ou dysfonctionnement temporaire de la climatisation, ce qui arrivait assez souvent, se traduisait par le claquage de nombreux composants sur les circuits imprimés enfichables ! Véritable cauchemar pour l'officier Radio chargé de la maintenance de cet appareil en plus de ses 8 heures de quart quotidiennes, obligatoires à l'époque. Sans parler des pannes possibles à réparer sur les aides à la navigation (sondeurs, radars, gonio etc.). A cette époque (on utilisait encore des tubes!), les pannes étaient assez fréquentes. Le Radio n'avait donc pas trop le temps de s'ennuyer, même si dans sa grande bonté, l'armement embarquait parfois un élève Radio pour l'aider. Le problème étant qu'il fallait le plus souvent d'abord assurer la formation de cet élève, son aide ne devenait donc effective qu'au bout de 15 jours 3 semaines minimum. Mais "Never leave well etc. etc.", les bureaux d'étude ont amélioré les "data logger". En 1966, soit seulement deux ans après la mise sur cale du Fina Scandinavie, est arrivé le "Fina Belgique/FNSC" que vous avez pu voir en photo sur la couverture du QST/MM précédent. Toujours pas de microprocesseur sur les appareils électroniques équipant ce navire. Toutefois le germanium a fait place au silicium pour les transistors. En outre, la climatisation a fait des progrès et il était rare d'avoir des pannes sur ce matériel. L'officier Radio auquel cette fois ci l'armement avait généreusement attribué un adjoint, était pratiquement dispensé de quart (2 heures seulement, le reste de la veille étant effectué par l'adjoint). En contrepartie, le Radio qui s'était vu attribuer le doux nom d'Electronicien Instrumentiste, était chargé de la surveillance, de l'entretien et du réglage de tous les capteurs machine ainsi que du système de détection incendie (Cerberus). Le Fina Belgique était en effet un navire automatisé, sans quart machine. Ca fonctionnait à peu près bien, mais "Never leave well etc.", ou si vous préférez c'était trop beau pour durer. Donc dans un premier temps, on a supprimé l'adjoint, remplacé par un élève (ça coûte moins cher). D'ailleurs puisque ça fonctionnait si bien, était il vraiment nécessaire d'embarquer 2 Officiers Radio quand un seul a priori pourrait suffire? Et last but not least, un jour, suite à des difficultés de recrutement, est arrivé à bord un collègue qui avait toujours navigué sur des cargos classiques, donc sans électronique machine. En outre plus d'élève disponible ! Certains optimistes ont dit, "C'est pas grave" : le second mécanicien va s'occuper de la partie machine préalablement dévolue au Radio qui de ce fait pourra assurer tranquillement le quart réglementaire et rien de plus. L'ennui c'est que avant d'arriver au Golfe Persique où le navire devait charger, les deux radars Kelvin Hughes ont donné des signes évident de fatigue, et quant au data logger, fâché sans doute qu'on lui ait enlevé la personne qui s'occupait de lui, a refusé tout service. "Objets inanimés avez-vous donc une âme?". Problème quand même pour l'armement. Mais des trois Radios qui connaissaient bien le bateau, deux étaient embarqués et bien loin sur la mer jolie, et j'étais le seul à profiter de congés (d'ailleurs largement mérités) donc le seul disponible. Mais coup de chance cela ne s'est pas produit un 20 décembre comme cela arrive parfois J'ai donc rejoint le



navire à Dubai sans trop rouspéter, ayant pu profiter des fêtes de fin d'année et aussi être



présent lors de la naissance de nos jumeaux qui sont arrivés le lendemain de la naissance du microprocesseur et du beau-jolais nouveau cuvée 71, soit le 16 novembre. J'aurais quant à moi pensé qu'un enfant à la fois

c'est bien assez, mais "Never leave well etc. etc." Enfin, après Dubai, les quelques renseignements indispensables que j'ai donnés à mon collègue lui ont permis de remettre en route les radars et le data logger. Cela n'a pris que quelques jours, j'ai donc effectué le retour sur l'Europe en tant que passager. Cela n'arrive pas souvent, il faut donc savoir en profiter. Sur demande du Cdt j'ai quand même quitté la piscine pour donner quelques conseils aux officiers mécaniciens, mais apparemment ça ne les a pas passionnés. Mais je reconnais que je n'avais pas non plus le feu sacré. Quand j'ai voulu expliquer le fonctionnement d'une diode, le chef mécanicien m'a dit : " Dans le fond ce n'est jamais qu'un clapet de non retour". Comme il avait tout à fait raison, j'ai renoncé à expliquer les 2 états d'un bistable, ne connaissant pas suffisamment le fonctionnement de tous les éléments mécaniques qui auraient pu m'être utiles pour une explication par analogies. Donc, le voyage de retour a été assez sympa jusqu'à Dunkerque où une réception était prévue, car nous étions le plus gros navire jamais accueilli là bas. Il y avait beaucoup de monde et de galons à la réception. Désireux de ne pas gêner, et n'ayant pas quant à nous de discours à prononcer, avec mes autres collègues, nous avons pris au buffet de quoi nous sustenter (largement tant pour le solide que pour le liquide) et sommes allés dans une cabine voisine où nous étions beaucoup plus tranquilles. A la fin de la réception, nous sommes retournés au carré où celle-ci avait eu lieu. Là, voyant les "extras" ramasser de nombreuses bouteilles encore pleines pour la plupart, nous avons demandé à leur chef : "Excusez nous, mais tout cela n'a-t-il pas été commandé et réglé par notre armateur ?" Ayant obtenu une réponse affirmative, nous avons conclu "Dans ce cas, les bouteilles pleines, laissez les on va toutes les récupérer, ça vous fera ça de moins à ranger" "Never leave well etc. etc.". Tout le monde a trouvé que c'était une idée très généreuse, c'était bien de vouloir aider au rangement, après tout on n'était pas obligés. Nous avons donc tous réparti ces bouteilles dans les diverses cabines de mes collègues (quand il y a une corvée à effectuer, tout le monde doit participer). C'est d'ailleurs fou comme tout le monde mettait de la bonne volonté "Mais non, laisse, je vais les prendre celles là, ça va t'encombrer, ne te fatigue pas...etc. etc. Personnellement je débarquais, je n'ai donc pas pu aider autant que je l'eusse souhaité. Sans quoi.....

Cela dit on a quand même fini par voir arriver les microprocesseurs sur les navires mais beaucoup plus tard. Ce fut sûrement un progrès, le problème est qu'il est beaucoup plus facile de dessouder et changer un transistor que changer un microprocesseur. Je me souviens par ailleurs d'un circuit intégré défectueux sur la carte d'un radar anti-collision. Changer un circuit intégré, ce n'est pas bien difficile, il suffit de faire un peu attention. Petit conseil pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, n'essayez jamais de dessouder les pattes, vous allez détériorer le circuit imprimé. Il faut d'abord toutes les couper à la pince, puis les enlever à la pompe à dessouder, bien dégager les trous, mettre le circuit intégré neuf et souder. J'avais donc commandé le CI défectueux, le fournisseur m'a répondu "On peut vous envoyer une carte de rechange, mais pas le CI". Sous entendu mais non dit : "on préfère vous facturer une carte à 15.000 frs (à l'époque) qu'un CI à cent sous...." "Never leave well enough alone". Ce fournisseur avait tout compris. Cette philosophie qui bien sûr n'a rien à voir avec la crise de l'endettement actuelle fera peut être l'objet d'un autre article dans un prochain qst/mm.

F6GIN 15/11/1971

# HUMOUR MARITIME (suite du qst/mm66)



Je vous avais promis une suite (éventuelle) à l'article paru dans le qst/mm précédent. La voici donc.

Les cérémonies traditionnelles qui marquent le passage de la ligne donnent l'occasion aux artistes qui sont parfois embarqués de donner libre cours à leur talent en arts plastiques ! Le certificat de baptême ci contre provenant du "Foulaya/FOUN" qui m'a été confié par mon ami Jacques C. lui permettait ensuite de rejoindre lors des passages suivants sur d'autres navires, la tribu des bourreaux ! Attention cependant, comme parfois, il n'y avait pas beaucoup de néophytes à baptiser, il valait mieux présenter une copie du dit certificat, et de toute façon ne jamais confier l'original à quiconque. C'est fou le nombre de certificats égarés et retrouvés miraculeusement après la cérémonie, hélas sans avoir pu épargner au titulaire les facéties d'un nouveau baptême. En ce qui me concerne, j'y ai eu droit 2 ou 3 fois, mais je perdais régulièrement les certificats qui n'avaient pas la qualité

artistique de celui ci contre. En revanche, si, plus soigneux que moi, certains d'entre vous ont conservé le leur, ça serait une bonne idée de le scanner et de me l'envoyer pour un prochain qst/mm. Rassurez vous cependant, ce n'était jamais méchant, mais uniquement l'occasion de se détendre en profitant du beau temps qui régnait toujours à l'Equateur.

Toujours dans la rubrique humour, j'ai vu passer sur la liste Radio Officers, envoyé par IK6IJF/Alfredo cet intéressant article sorti il y a quelques années de la Newsletter BP. C'est

**WHAT IS A SEAFARER (Part three)**

**THE RADIO OFFICER**

**We are often asked What exactly do the various people on BP ships actually do? We asked an expert BP seafarer to look at his shipmates and report on the age-old question**

**THE RADIO OFFICER, Sparks** or Sparks as he is more often known, owes his existence to two men. The first was Marconi who transmitted the first voice message over a wireless link and the second, a man named Samuel Morse who invented a rhythmic method of communicating using dots and dashes.

Sparks vary immensely in physical proportions but they all have one thing in common and that is the gift of being able to lay back in a swivel chair with their feet on a deck for hours at a time.

Sparks can always be found in a small room, either on the Navigating bridge deck or the deck below, surrounded by a confusion of knobs, dials, lights, telephones, papers and dismantled cassette players.

A loudspeaker emits a constant tinambulation of dots and dashes which pervades the entire deck like background music and is totally meaningless to all except Sparks, who can be observed, upon hearing a series of certain notes, to snap out his repose and begin either writing or

over a circuit diagram and getting quite excited upon discovering some tiny defective item no bigger than a match head.

To the navigators, he has become a Radar Repair Man, a Gyro service engineer and the guy who drops rag ash all over the bridge and never washes up his mug. To the Engineers he is still a keybasher who sits on his backside all day, waiting for someone to make a phone call or send a message.

Like everyone else on a ship, Sparks have their likes and dislikes. Their main dislike is being referred to as Radio Operator. They detest second mates who keep finding faults for them to fix, getting turn 35 with Portlhead at quarter to eight at night and getting turn 3 on a phone call behind the QZ and the Georgia. By way of their job, they are creatures of habit and like to make the most of their free time as possible. Will they ever be replaced by Telex and Satellite Communication? ... perhaps, but meanwhile they are the voice and ears of the ship.....

some of his expressions are quite meaningless to the layman; he calls everyone Roger or Old man, and uses such expressions as "I read you five by five" and "My QTH and QRC..."

His life does not altogether exist within the four walls of the Radio Shack, and he is to be seen sometimes on the bridge, with one of the navigational equipments in pieces, pouring

plein d'humour, bien sûr un peu exagéré, mais c'est pour la bonne cause. Pour ceux un peu fâchés avec la langue de Shakespeare, je vous propose la traduction suivante :

*On nous demande souvent : Quel est le rôle de chacun sur les navires de la BP ? Nous avons demandé à l'un des acteurs expert en la matière d'observer ses collègues et de répondre à cette vieille question. Vci donc la 3è partie de ce rapport consacré à l'Officier Radio :*

Voir la suite de la traduction page 11

## Souvenirs de Laurent/F5DVL

### 1ère partie, de l'Hydro de Nantes au Joseph Blot/FPPO

Je suis entré à l'école d'Hydrographie de Nantes fin 1945 pour y suivre les cours de Radio 2<sup>e</sup> classe PTT. En effet l'accès à la licence Marine Marchande a toujours été conditionnée à l'obtention au préalable de ce certificat. Il existait d'ailleurs à cette époque la possibilité après l'avoir obtenu de préparer la licence Aéronautique, ce qui permettait ensuite d'exercer les fonctions de Radio Navigant à Air France par exemple. Lorsque cette spécialité a été supprimée dans l'aviation, vers le début des années 60, nos collègues se sont reconvertis. Certains sont même devenus Cdt de bord, d'autres ont continué leur carrière à terre. La radio mène à



Laurent à l'Hydro, à droite sur la photo. Pour son collègue à gauche, voir l'avant propos

tout sans qu'il soit absolument nécessaire d'en sortir ! Les professeurs et instructeurs que j'ai eus à l'Hydro sont je crois connus de nombreux lecteurs de ce bulletin. Il s'agit de MM Marot, Bugel et Iggabel. L'évocation de ces noms va certainement en ramener certains d'entre vous quelques années en arrière ! Après avoir obtenu le certificat PTT, j'ai, l'année scolaire suivante préparé la licence Marine Marchande, toujours à l'ENMM de Nantes. Nous y rejoignaient alors, d'autres collègues ayant suivi les cours PTT dans diverses autres écoles : Pléneuf, rue de la Lune, EFR de Rouen. En effet, les cours dispensés dans les ENMM de Nantes et de Marseille pour l'obtention de cette licence étaient spécifiquement maritimes : Navigation, Météo Marine, Théorie du navire, Droit maritime etc. etc. A ceux-ci se sont ajoutés plus tard des cours de radar, gyro et diverses aides à la navigation, mais en 1946<sup>\*</sup>, l'étude du radar ne figurait pas encore dans les programmes. Toutefois, nous étions incollables sur la correction Givry. Même si nous n'avons pratiquement pas eu à l'appliquer ensuite, et pourtant comme vous pourrez le constater un peu plus loin, le

Gonio était alors une aide à la navigation tout à fait essentielle. A cette époque, beaucoup de navires n'étant pas encore équipés de radars.

J'ai donc obtenu cette licence tant convoitée en juin 1947, j'avais presque 20 ans et comme dit la chanson "des lendemains pleins de promesses". Normalement, à la sortie de l'école, et une fois le "brevet de Radiotélégraphiste de la Marine Marchande (sic)" obtenu, il convenait à l'"impétrant" de naviguer un certain nombre de mois en qualité d'élève (j'ai oublié combien) afin que son brevet se transforme en diplôme et lui permette d'occuper les fonctions d'Officier Radio à bord d'un navire. Mais à cette époque, la seconde guerre mondiale venait à peine de se terminer, la Marine Marchande se remettait lentement à flot, le personnel faisait cruellement défaut. Si bien que sans même avoir eu à le solliciter, un embarquement de Radio (sans passer par la case élève) me fut aussitôt proposé par télégramme par la Société Odon de Lubersac qui armait 3 navires dont le Joseph Blot/FPPO

\* En 1959 non plus (note du rédacteur)

sur lequel on me proposait d'embarquer immédiatement comme Radio. Je prends donc le train jusqu'à Bordeaux, port où se trouvait ce navire. Un taxi me conduisit au pied de la coupée. Enfin, quand je dis la coupée, je ne savais pas encore, n'ayant jusqu'alors jamais eu de contact avec l'univers maritime, que cette sorte de planche avec deux "cordes" de chaque côté sur laquelle je posais les pieds avec un peu d'appréhension se nommait ainsi. Arrivé sur le pont du navire, j'aperçois un petit bonhomme torse nu, plus large que haut, dont le crâne était curieusement coiffé d'un ruban rose. J'avoue que cette vision n'a rien fait qui puisse diminuer mon appréhension. Heureusement, l'élève pont (Labousse) m'ayant sans doute vu monter la coupée vint à ma rencontre. Je me présentai à lui comme étant le nouveau Radio et il me conduisit chez le Commandant (Cdt Jean). Celui-ci m'accueillit de façon très sympathique et m'annonça que mon prédécesseur avait été débarqué malade à Alger, le voyage Alger Bordeaux s'était donc effectué sans Radio. Il n'y avait donc a priori personne pour me mettre au courant. Mais il me rassura en me disant que la CRM (Compagnie Radio Maritime) était convoquée afin de me donner quelques explications. Malgré la gentillesse de l'accueil du Cdt, j'avoue que j'étais dans mes petits souliers. Cela ne s'est pas arrangé quand je me suis trouvé en compagnie de mon guide dans le poste Radio. Univers inconnu et donc très menaçant. Je me suis mis à compter les boutons ! Il y en avait 42, je me demandais en même temps à quoi ils pourraient bien me servir !

Enfin le matin suivant, le technicien de la CRM est venu à bord, c'était un petit bonhomme à casquette vissée sur le crâne que mes presque vingt ans me faisaient trouver très vieux. Il me donna de longues explications sur le réglage de l'émetteur Ondes Courtes, auxquelles je n'ai strictement rien compris. Pour l'émetteur principal Ondes Hectométriques, heureusement j'avais déjà réglé un matériel à peu près identique à l'Hydro et cela me parut plus simple. Quant au récepteur de trafic, il restait résolument muet. Mais, d'après le technicien CRM cela venait du fait que l'antenne avait été affalée pour permettre le déchargement du navire, et d'après lui tout redeviendrait normal lorsque l'antenne serait à nouveau hissée. Cela me laissait quand même un peu perplexe. Je décidai de faire part de mes inquiétudes au Commandant. Celui-ci me dit qu'à l'heure de la pause de midi, il demanderait au bosco de remettre l'antenne à poste afin que je puisse vérifier si le récepteur fonctionnait correctement. Ce qui fut fait. Résultat identique, c'est-à-dire que le récepteur à part un léger bruit de fond se refusait à faire entendre le moindre signal morse sur 500 Kcs. D'où retour de la CRM à bord, l'oracle à casquette m'explique que cela est dû à l'absorption due aux grues métalliques qui entourent le navire et que, dès que nous serons au milieu de la rivière, le récepteur devrait retrouver sa voix ! Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent dit un dicton populaire, je restais donc tout à fait sceptique, mais bon, que faire d'autre sinon attendre ?

En attendant l'appareillage, je vous propose une petite visite du navire et de la station radio\*. Le Joseph Blot est un cargo de type Empire de 4800 Tx. Il effectuait en 1947 des rotations de cabotage international entre Dunkerque, le Havre, Rouen, Brest et l'Afrique du Nord, Casablanca, Alger, Philippeville, Oran, Nemours...etc. A l'aller, grâce au non cloisonnement des cales, on pouvait embarquer des rails de chemin de fer, ainsi que divers vrac, sucre ou autres denrées. Au retour, on embarquait généralement du charbon ou des minerais, et parfois du "pinard" en fûts. Lorsque je suis arrivé à bord, le 30 Juillet 1947, l'état major était constitué ainsi : Cdt Jean (de l'île aux Moines) Snd Capitaine Gazengel (de Cancale) 1<sup>er</sup> Lt Crequer (de l'île aux Moines, neveu du Cdt) 2<sup>e</sup> Lt Kerloc'h (de l'île aux Moines, gendre du Cdt), élève pont Labousse (de l'île aux Moines) Radio Maugendre (de Nantes) Chef Mécanicien Plisson (de Nantes) Sd Mécanicien Thebaud (d'Angers) 3<sup>e</sup> Méc (?), 4<sup>e</sup> Méc Demoy (?). Retenez bien le nom du 4<sup>e</sup> mécanicien, son patronyme sera à l'origine d'un quiproquo lors du procès qui se déroulera après l'abordage dont le Joseph Blot/FPPO

\* Voir les souvenirs de G. Garrigues sur ce même navire qst/mm 57 à 61



sera victime de la part du British Confidence/GZBV.

Quant à la station Radio, elle était constituée :

- d'un émetteur Ondes Courtes (Siemens dont je ne me suis jamais servi)
- d'un émetteur OH de 200W, une seule lampe d'émission, j'ai retrouvé plus tard un émetteur identique sur le Saintonge/FPGN de la S.F.T.P.
- d'un récepteur à réaction équipé de 3 lampes, dont l'écoute se faisait au casque. Récepteur pour le moment tout à fait muet !
- En 1947, l'auto alarme n'était par encore obligatoire sur tous les navires. Celle du Joseph Blot était depuis longtemps hors service et personne ne songeait à la faire réparer puisque les règlements de l'époque ne l'imposaient pas. En revanche sur le Berry de la SFTP, pétrolier de type T2, également lancé pendant le dernier conflit, mondial, et sur lequel j'ai navigué ensuite, l'auto alarme RCA fonctionnait de façon satisfaisante. *(Il avait toutefois été question à une certaine époque, les premiers appareils auto alarme étant assez peu fiables, de rendre la veille radio obligatoire 24/24 sur les navires astreints à la radio télégraphique 500 Kcs. Cela aurait amené l'embarquement de 3 radios par navire, c'était d'ailleurs le cas sur les pétroliers de type T2)*
- Sur le Joseph Blot, il n'y avait pas non plus d'émetteur de secours, en revanche, un petit groupe convertisseur permettait d'alimenter l'émetteur OH à partir des batteries 24 vts en cas de coupure du courant bord.
- Le gonio quant à lui était tout à fait classique, l'amélioration du zéro grâce à l'antenne de lever de doute fonctionnait parfaitement.
- Il n'y avait ni sondeur (on verra les conséquences de l'absence de cet appareil lors de la collision avec le British Confidence. Il n'y avait pas non plus bien sûr de radar.
- Enfin, un loch à hélice complétait l'équipement, mais l'hélice étant régulièrement "bouffée" par les thons, qui n'avaient manifestement pas compris la nécessité pour un navire de pouvoir évaluer sa vitesse, son usage était assez limité.

La propulsion du navire était assurée par une machine à triple expansion "Park" à chauffe au charbon. 3 équipes de 3 chauffeurs assuraient l'alimentation de la chaudière, il y avait une équipe Française, une Sénégalaise et une Djiboutienne, cette dernière étant paraît il la plus efficace aux dires des officiers mécaniciens. Quelques conflits, aux limites de la bagarre opposaient parfois les 3 équipes, celle prenant le quart accusant les prédécesseurs d'avoir laissé tomber la pression. Petite anecdote qui aurait pu avoir pour moi de graves conséquences : Pour aller de la station radio à ma cabine, il me fallait faire le tour du château et passer au dessus de la soute à charbon. Une après midi le chef mécanicien était venu me mettre en garde : "Petit, le panneau de la soute est resté ouvert, il faudra faire attention." Le soir venu, et la nuit tombée, hélas, j'avais oublié cette recommandation. Si bien que lorsque j'ai voulu regagner ma cabine avant d'aller au carré, voulant monter sur le panneau qui n'était plus à sa place, j'ai fait une chute dans la soute. Etonnement des mécaniciens lorsqu'ils m'ont vu arriver par ce chemin dans la machine. J'aurais pu me faire très mal, même si sur le coup je n'ai pas ressenti grand-chose, mais des douleurs persistantes survenues longtemps après et qui se manifestent encore, me font parfois me souvenir de cet épisode malheureux. Enfin ça aurait pu avoir des conséquences plus graves. Toutefois, ce soir là, après la chute, je me suis relevé le plus dignement possible, et par un chemin plus classique, j'ai regagné le carré. Etonnement de tout le monde en me voyant arriver, l'air un peu choqué et le pantalon déchiré. Ma première parole a été : "Servez moi donc un coup de rouge !". Cela m'a un peu remis de mes émotions, mais je me suis alors aperçu que je n'avais plus mes lunettes, sans doute étaient elles restées (en quel état?) dans la soute à charbon. "Ne t'inquiètes pas, m'ont dit mes collègues, on va aller voir. Et un moment après, même pas cassées, elles avaient retrouvé leur

place habituelle, ce qui m'a je dois l'avouer fait très plaisir. Il n'est pas si facile à bord d'un navire de s'en procurer une autre paire !

Cette visite sommaire du navire effectuée, (je ne vous demande pas si vous en avez apprécié la chute), revenons en maintenant à l'appareillage. Le technicien CRM m'avait donc laissé avec un récepteur de trafic muet, en me promettant que cela était dû aux grues qui se trouvaient autour du navire, et que tout allait rentrer dans l'ordre aussitôt l'appareillage. J'avais eu raison de me montrer sceptique, car une fois le bateau éloigné du quai, le récepteur était toujours aussi muet. Mais je n'avais aucune expérience de la veille 500 Kcs\*, je me posais donc la question de savoir s'il était normal qu'il n'y ait pas plus d'activités sur cette



fréquence. Une petite lueur d'espoir, un paquebot, le "Marrakech" quittait l'embouchure de la Gironde et je l'entendis distinctement appeler FFC (Bordeaux Arcachon Radio). Cela me mit un peu de baume au cœur (sur l'instant), car de la réponse de FFC que j'aurais quand même dû entendre, rien ne me parvint ! Il n'y a pas de problème, mon récepteur était bel et bien en panne. Seule l'extrême proximité du "Marrakech" avait

permis que je puisse entendre son appel. Pendant ce temps nous avons quitté le fleuve et les mouvements du navire commençant à avoir un effet néfaste sur mon estomac, je réalisai que nous étions déjà dans le golfe de Gascogne. Pour la première fois de ma jeune carrière (et heureusement ce fut également pour la dernière fois) je souffrais du mal de mer. Instinctivement je me suis muni d'une "moque"\*\*.

Le récepteur sur sa partie supérieure était muni d'une sorte de couvercle que l'on pouvait soulever afin de placer la self adaptée à la bande de réception choisie. Une fois ce couvercle enlevé, je remarquai un fil non connecté, apparemment il s'agissait de l'arrivée antenne. Sans trop y croire, j'ai rebranché ce fil sur une borne qui me paraissait lui correspondre. Oh, miracle c'était bien cela, le récepteur avait retrouvé sa voix, et le casque résonnait de cette cacophonie que tous ceux ayant effectué la veille 500 connaissent bien. La chance que j'ai eue est de ne pas avoir rebranché l'antenne lors d'une période de silence (H+15 à H+18 ou H+45 à H+48), mon angoisse aurait duré un peu plus longtemps. Enfin, rougissant de fierté, je suis allé dire au Cdt que j'avais "trouvé et réparé la panne du récepteur". Sans doute ce dernier a-t-il cru (à tort) qu'il avait affaire à un grand dépanneur ! Sans doute trouvez vous bizarre que le technicien CRM n'ait pas eu l'idée de soulever le couvercle, franchement moi aussi et je me suis longtemps posé des questions sur sa motivation. Peut être souhaitait il être embarqué jusqu'au prochain port pour mettre au courant le "jeune inexpérimenté". Il est probablement trop tard pour pouvoir le lui demander.

Sans expérience en matière de trafic, je ne savais évidemment pas qu'il fallait toujours indiquer à la station côtière la plus proche, la fermeture à l'arrivée (QTP) et l'ouverture au départ (QTO) de la station radio. Cela aurait dû donner "FFC de FPPO QTO Bordeaux bnd CNP", en clair "Bordeaux Arcachon Radio du Joseph Blot, nous quittons Bordeaux pour aller à Casablanca. Les stations radio de navire ouverts à la correspondance publique se situaient ainsi par rapport aux stations côtières afin d'assurer le suivi éventuel des messages. Enfin, ne le sachant pas, j'ai loupé mon premier QTO.....à suivre dans le prochain qst/mm

\* à cette époque on parlait de Kilocycles et pas encore de KiloHertz

\*\* terme maritime désignant un récipient p. ex une boîte de conserves vide, on peut y mettre de la peinture, mais il est très utile aussi en cas de mal de mer !

## Suite de la page 6

L'Officier Radio, plus connu sous les surnoms de "Flags" (au pluriel flag = drapeau a un sens de decorum) ou "Sparks" (étincelles, vient de l'époque des émetteurs à étincelle) doit son existence à deux hommes. Le premier est Marconi qui a transmis le premier message vocal (là il y a une erreur !n.d.t.) par une liaison sans fil. Et, le second, un homme appelé Samuel Morse, qui a inventé une méthode rythmique de communication utilisant des points et des traits.

Les "Sparkies" ne se ressemblent pas tous physiquement mais ils ont en commun la particularité de pouvoir rester des heures et des heures étalés sur une chaise pivotante avec leurs pieds posés sur le bureau.



On les trouvera toujours dans une petite pièce, soit à l'étage passerelle, ou sur le pont en dessous, entourés par un nombre incalculable de boutons, de cadrans, de lampes, de téléphones, de feuilles de papier et de lecteurs de cassettes audio démontés.

Un fond sonore provenant d'un haut parleur émet une cacophonie continue de points et de traits qui envahit tout l'environnement et n'a de signification que pour le Radio et personne d'autre, on peut d'ailleurs parfois le voir, après avoir interprété certaines de ces notes ésotériques, quitter brusquement sa position de repos et se mettre soit à écrire ou à taper sur son manipulateur morse.

Le Radio est par conséquent un solitaire qui vit à part, dans sa bulle, avec son propre langage. Si parfois, il revient à sa langue maternelle, par exemple pour un appel téléphonique, il va encore employer des expressions tout à fait incompréhensibles pour le commun des mortels : Pour lui, tout le monde s'appelle "Roger" ou "Old Man", et il utilise des expressions comme "Je te reçois 5 sur 5" et "mon QTH et QRC" (QRC indique la compagnie qui liquide la comptabilité radio, n.d.t.).

Toutefois, il ne passe pas toute sa vie entre les 4 murs de son poste Radio et on peut le voir quelquefois sur la passerelle, en train de démonter un appareil de navigation, étalant un schéma et devenant tout excité à la découverte d'un élément défectueux, pas plus grand qu'une tête d'allumette.

Aux yeux de ses collègues du pont, il est devenu le réparateur radar, le technicien gyro, mais en même temps l'individu qui éparpille les cendres de ses mégots partout sur la passerelle et qui ne rince jamais sa tasse. Aux yeux des mécaniciens, il passe son temps assis sur son derrière à taper sur le manipulateur, en attendant que quelqu'un lui demande de le mettre en liaison téléphonique ou d'envoyer un télégramme.

Comme tous à bord, les Radios ont leurs penchants et leurs phobies. Ce qu'ils apprécient le moins est d'être considérés comme de simples opérateurs. Ils détestent également les lieutenants qui leur signalent sans cesse des défauts sur le matériel qu'ils leur demandent de corriger. Ils n'aiment pas non plus avoir le numéro 35 avec Portishead un quart d'heure avant vingt heures, ou le numéro 3 pour une liaison téléphonique derrière le "Queen Elizabeth2" et l'"Uganda". Du fait de leur métier, ils sont assez routiniers et aiment bien profiter au maximum de leur temps libre. Seront-ils jamais remplacés par le Télex et les communications satellite ?.....peut être, mais pour le moment, ils sont la voix et les oreilles du navire.

Les non fumeurs (comme moi) trouveront peut être le trait un peu appuyé, mais c'est bien vu quand même. C'est de l'humour d'officier pont, on le leur pardonne (mais on se vengera !...HI

# LE CREOLE PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

**Par Jean-Paul LEGER**

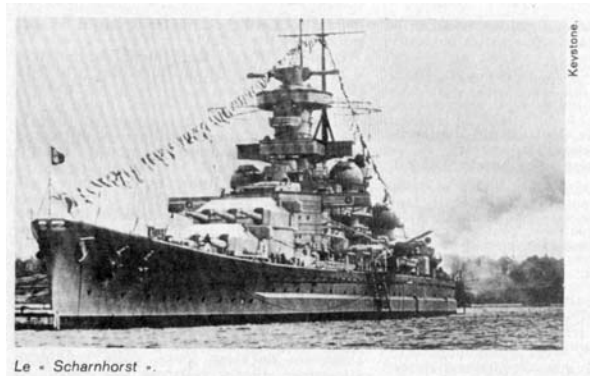
L'histoire qui suit m'a été racontée par un ami mauricien passionné par le patrimoine maritime de l'Océan Indien. C'est une histoire de radios... On m'affirme qu'elle est vraie et l'anecdote aurait même été évoquée dans un livre écrit par un certain P.Morel : « Lor la Mer » (sur la mer). En ce qui me concerne, je n'ai pas lu cet ouvrage qui n'a pas été édité en France.

Est-ce une réalité historique ? Je ne saurais le dire mais je l'ai trouvée amusante alors je vous la livre telle qu'on me l'a racontée.

Les faits se sont déroulés très loin de l'île Maurice, dans l'Arctique plus exactement. C'était en décembre 1943 au large du Cap Nord, en Norvège. Le convoi allié JW 55 faisait route à petite vitesse vers la Russie. Les cargos chargés de ravitaillement et de matériel de guerre étaient escortés par les croiseurs de la 10<sup>ème</sup> escadre britannique : Belfast, Sheffield et Norfolk.

Un peu plus au sud se trouvait le cuirassé léger britannique de 37.000 tonnes Duke of York accompagné de quatre destroyers.

Une lourde menace pesait sur le convoi : terré depuis des mois dans un fjord, le croiseur de bataille allemand Scharnhorst attendait le moment propice pour passer à l'attaque. Dans les brumes et les glaces du Cap Nord, une partie de cache-cache s'engagea entre les navires de la Royal Navy et le croiseur. Impossible de connaître avec précision la position et la route du Scharnhorst qui s'évanouissait dans la brume après chaque échange de tirs. Son objectif : retrouver le convoi et le détruire.



Revenons maintenant à nos radios mauriciens. Ils s'appelaient Dookhit (probablement d'origine indienne) et Terry Cooper.

A la déclaration de la guerre, des centaines de jeunes Mauriciens s'engagèrent dans l'armée britannique et la Royal Navy. D'autres, principalement des Franco-Mauriciens, combattirent dans les forces navales françaises libres (FNFL).

Dookhit avait suivi une formation de radio (à Maurice on les appelait les « sans-filistes ») à l'Amirauté de Vacoas dans le centre de l'île. Il devait ensuite être affecté à Londres au quartier général de l'Amirauté mais, en définitive, c'est à bord du cuirassé Duke of York qu'il « posa son sac ». Quant à Terry Cooper, son camarade et tuteur au centre de formation des radios de Vacoas, c'est à bord du Belfast qu'il fut affecté.

Nos deux jeunes Mauriciens se retrouvèrent alors à guerroyer très loin de leur terre natale et de la douceur des Tropiques ; dans la brume et les glaces de la mer Arctique !

Retournons sur le théâtre des opérations. Le Duke of York et son escorte effectuèrent la jonction avec les 22 navires du convoi. Pendant ce temps, plus au nord, le Belfast, le Sheffield et le Norfolk échangeaient des tirs avec le croiseur allemand. Endommagé par une torpille du Sheffield, le Scharnhorst s'échappa vers le sud... tout droit vers le convoi et le Duke of York !

Bien que le silence radio fut imposé, il était impératif que le Belfast et le Duke of York entrent en contact. Dookhit eut alors une idée de génie : il proposa au commandant du Duke of York de communiquer en créole avec Terry Cooper l'un des opérateurs radio du Belfast. Le commandant accepta et voici la teneur des échanges en radiotéléphonie entre les deux « sans-filistes » tels qu'ils sont décrits dans les ouvrages mauriciens :

**« Terry, mo pou coz are twa an kreol, korec ? Nu anv koné kot zot finn alé. To koné ki « zot » vé dir ? Truv enn manyer pou dir sa san ki zot gayn enn lisur. Pas servi okenn pwen cardinal. Over »**

(« Terry, je vais te parler en créole, tu es d'accord ? On a besoin de savoir où « il » est allé. Tu sais à qui on fait allusion ? Trouve un moyen pour le dire sans qu'il puisse décrypter. N'utilise pas les points cardinaux. A toi. »)

Au bout d'un moment, la réponse de Terry parvint au Duke of York :

**« Korek monwar, mo finn bien compran twa... Seki mo capav dir, zot finn al anba. Over.»**

(« Ok mon vieux, je t'ai bien compris. Ce que je peux te dire c'est qu'il va vers en bas (enba). A toi. »)

Comment donner plus de précisions sur « anba » sans éveiller les soupçons du Scharnhorst qui pourrait alors changer de route? Comme Dookhit connaissait quelques mots de bhojpuri, un dialecte indien parlé par certains habitants de l'Ile Maurice, il demanda à Terry :

**« Mo kwrar ki mo finn konpran kip é ulé dir par « anba ». To kapav dir mwa sa avec plis presizyon an bhojpuri ? Dir li an sif selma, an sif, tonn gayn mwa ? Over.»**

(« Je crois comprendre ce que tu veux dire par “anba”. Pourrais-tu me donner plus de précisions en bhojpuri. Cite seulement les chiffres, je confirme : les chiffres uniquement. Tu m'as bien reçu ? A toi. »)

Réponse de Terry :

**« Monn gayn twa. Uver byen zorey : ek, sat, panch. Over.»**

(« Je te reçois. Ouvre bien tes Oreilles: ek, sat, panch. A toi. »)

Ek, sat, panch signifient : un, sept, cinq. Ce qui voulait dire que le Scharnhorst faisait route au 175 !

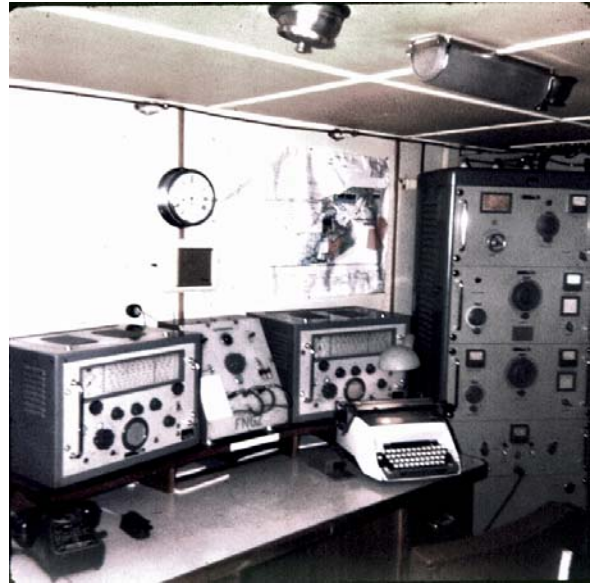
Cinq heures plus tard, le Duke of York repérait le Scharnhorst au radar. Le 22 décembre en fin d'après-midi, toutes les batteries du Duke of York firent feu sur le Scharnhorst. A l'issue d'un duel d'artillerie qui dura deux heures, le Scharnhorst, blessé à mort, fut torpillé par les navires britanniques qui ne récupérèrent que 36 survivants sur les 1.968 marins et officiers du Scharnhorst.

Cette histoire de communications codées en créole n'est pas sans rappeler l'astuce trouvée par les Américains dans le Pacifique : Ils recrutèrent et formèrent des Indiens Navajos qui communiquèrent dans leur langue. Les Japonais, décontenancés, ne purent jamais déchiffrer les messages (film de John Woo « Les messagers du vent » sorti en 2002).

Si ce dialogue en créole eut effectivement lieu on peut comprendre que les opérateurs allemands furent, eux aussi, décontenancés par ce langage qu'ils ne purent décoder !

## PELE MAILS

Mci à J-P Léger pour ces deux photos de la station radio (voir Avant propos) et de la cabine de l'Officier Radio du



Penchateau/FNGZ.

On remarquera les deux récepteurs RUT5. Ce genre de matériel très sensible aux vibrations était à éviter sur les navires tels que les pétroliers tout à l'arrière par exemple. En revanche, lorsque nous avons reçu un RUT5 sur le Fina Portugal/FPZK de type T2, donc ne vibrant pratiquement pas, ça nous a agréablement changé du récepteur RCA d'origine sur lequel on entendait en même temps FFL4 8522 KHz et FFS4 8510 KHz, c'est vous dire la sélectivité !

Un mail très intéressant de Gérard/F5YD, je cite :

Il est facile de recevoir et visualiser les appels de navires en temps réel en HF et VHF ces appels de navires utilisent la technique de l'appel sélectif numérique (ASN). également désignée en anglais par digital selective calling (DSC) ; le trafic est assez dense pour ne pas avoir à passer de longues minutes sans rien entendre ! la modulation est du type F1B en HF et G2B en VHF ,

pour ce faire il suffit de décoder les trames entendues de manière à faire apparaître les 9 chiffres qui caractérisent le navire ; il s'agit du numéro MMSI par exemple 477 617 400

les logiciels MULTIPSK et DSCdecoder permettent de réaliser ce décodage

ensuite Il suffit d'aller sur le site DIGITAL SEAS <http://www.digital-seas.com/> qui va nous donner nom du bateau type de navire photo etc ...en complément il est également très

intéressant d'aller sur le site suivant qui donne la carte en temps réel à partir des données AIS

<http://www.marinetraffic.com/ais/fr/default.aspx?zoom=10&mmsi=240511000&centerx=11.92937&centery=37.05187>

pendant la rédaction de ce mail ai pu entre autres recevoir le "Great Praise" sur le 16MHz !



**Inauguration musée Boulogne sur mer les 22 23 24 juin 2012.** Pour les adhérents et sympathisants de "La Trace", visitez régulièrement le site pour avoir les dernières infos.

Un autre site maritime intéressant à visiter :

<http://www.patrimoine-maritime.com/>

TM2FFL sera sur l'air samedi 3 décembre, voir

<http://www.ladepeche.fr/article/2010/04/07/811984-fontenilles-radio-saint-lys-de-retour.html>

Gérard/F5YD nous parlera certainement de cette activité dans le prochain qst/mm.