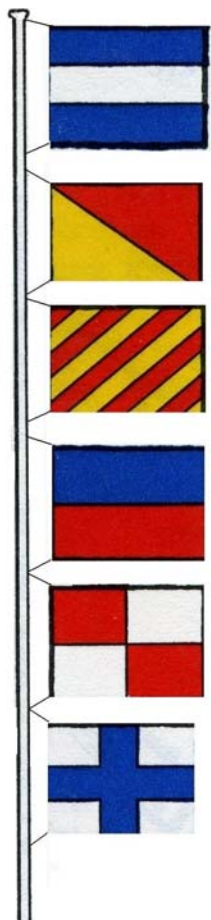




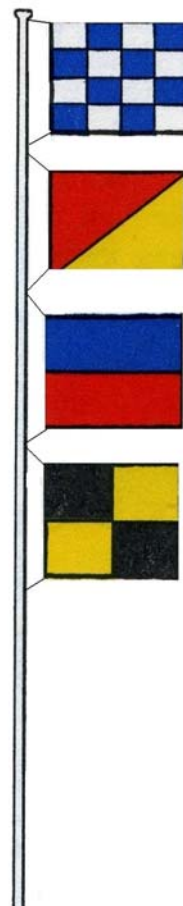
Décembre 2012



QSTIMM N° 76



J
O
Y
E
U
X



N
O
E
L

Sommaire de ce numéro

- Avant Propos p. 2
- Jean de la Lune p. 3
- Mémoires de Robert Lion p. 4 /9
- Pêle Mails p. 10
- Deux bonnes recettes pour les fêtes p.11
- La lecture au son et la transmission morse p. 12 /15
- F6DGU S.K. p. 16/17
- Prix des écrivains de Vendée p. 18

<http://qst.mm.monsite-orange.fr>

note : en cliquant ci-dessus, sur la page d'accueil du site, vous trouverez les liens pour vous procurer les anciens qst/mm ainsi que mon ads mail.

AVANT PROPOS

Comme je vous l'annonçais dans le précédent qst/mm, les faits vont bientôt me donner raison, Noël aura bien lieu cette année le 25 décembre. J'ai interrogé le marc de café et je puis vous assurer que, contrairement à ce que nous prédisaient certains, la fin du monde n'était pas pour le 21 décembre, ouf !!! Je prenais quand même des risques en écrivant cela puisque ce numéro de qst/mm que vous recevrez peut être après le 21, en fait, je le commençais (comme la photo ci contre le prouve de façon irréfutable) le 5 de ce même mois. Mes talents de voyant sont donc indéniables. Si par extraordinaire je me trompais et si la fin du monde avait bien eu lieu le 21, je m'engage formellement à envoyer une caisse de champagne à chaque lecteur du qst/mm le 25 décembre prochain.

Pour passer sur un registre plus sérieux, cette période de Noël évoque toujours des souvenirs chez ceux, marins ou autres qui n'étaient pas forcément en famille ce jour là. Je me souviens d'un appareillage de Donges, un 23 décembre, dur dur ! Mais bon, c'est le métier qui veut ça. Si on en accepte certains avantages, comme par exemple Noël au soleil dans un paysage de rêve, il faut aussi en accepter les inconvénients. Ce ne sont d'ailleurs pas forcément des inconvénients aux yeux des enfants, puisque lorsque nous arrivions à la maison courant janvier par exemple, cela permettait de fêter deux fois Noël avec les cadeaux supplémentaires que cela impliquait parfois. Par ailleurs, je vous disais le mois dernier que certains d'entre nous ne souhaitaient pas du tout se trouver à la maison au moment des fêtes. C'était le cas pour un chef cuisinier que j'ai connu, un artiste d'ailleurs dont tous, nous apprécions les talents.

Mais il ne souhaitait pas les exercer à la maison, les réservant exclusivement pour son travail ou dans un milieu familial restreint. Hélas m'avait il confié, toute la famille, les oncles, les tantes, les cousins, les cousines et la tantina de Burgos etc. etc. se donnaient rendez vous chez lui pour le réveillon, et ça franchement, il ne l'appréciait guère. Pour nous les radios, il valait mieux rester "réveillé" la nuit du réveillon. La multitude de télégrammes et lettres radio maritimes qu'il fallait envoyer à une époque où les satellites n'existaient pas provoquait des QRY impressionnants avec FFL du fait des fortes demandes de tous les navires. Mais ce n'était pas le pire. Je me souviens d'un chef mécanicien, au demeurant fort gentil, hélas, il avait un petit défaut. Le soir de Noël et aussi et surtout lors du réveillon de la St Sylvestre, il tenait absolument à téléphoner chez lui à minuit pile. Intention fort louable, qu'il n'était hélas pas le seul à partager, si bien qu'avec la chance qui me caractérise, ayant passé plusieurs réveillons avec lui, je n'ai jamais pu profiter pleinement des petites festivités organisées à bord à cette occasion. Nous avons été scotchés tous les deux à la station radio dans l'attente qu'une position de FFL se libère. De toute façon le minuit pile a toujours été largement décalé, hélas cela ne l'a jamais découragé d'un réveillon à l'autre.



JOYEUX NOEL



Joyeux Noël et bon réveillon à tous. Lorsque les maux de tête se seront un peu dissipés, vous pourrez reprendre ce numéro de qst/mm où vous trouverez la suite des souvenirs de Robert Lion.

JEAN DE LA LUNE

J'ai vu récemment à la télévision qu'un film d'animation portant ce nom va bientôt sortir sur nos écrans si ce n'est déjà fait. Cela m'a rappelé une intéressante lecture faite sur le site *"Escalaes Maritimes"* à la rubrique *"Le banc des menteux"*. Je vous encourage vivement à la parcourir. Vous y trouverez rédigés sous forme de rapports de mer, des aventures parfois réelles, parfois inventées ou pour le moins enjolivées, mais toujours contées avec beaucoup d'humour. Pourquoi l'épisode intitulé *"l'ambulant"* et qui met en scène un certain *"Jean de la Lune"* m'a-t-il interpellé ? Tout simplement parce que le héros de cet épisode était ainsi surnommé parce qu'il sortait de cette fameuse école centrale de TSF sise rue de la Lune. Ecole que nombre de lecteurs du qst/mm ont fréquentée. Il s'agissait donc d'un de nos collègues, embarqué comme officier Radio. Peut être que certains d'entre vous pourront le reconnaître ? Vous trouverez ci dessous le début de ce récit, si la suite vous intéresse vous la trouverez (en cherchant un peu parmi tous les rapports) à l'adresse indiquée plus bas :

• ***L'ambulant*** - *Nous avons repéré « l'ambulant » (douanier en civil) qui se dissimulait derrière une palanquée de bois de fardage restée sur le quai, et préparé notre coup, Jean de la Lune, ex-élève de l'Ecole centrale de TSF de la rue de la Lune à Paris, appelé aussi « le PTT », autrement dit : l'Officier Radio du bord et moi. Le shift de 8 heures allait bientôt débiter, et les dockers n'occupaient pas encore le quai. A la coupée, je criais bien fort : Vas-y, il n'y a personne... Bonne chance ! L'ambulant à l'affût fila Jean, porteur d'une valise, et arrivé au.... La suite sur :*

<http://escales.wordpress.com/category/banc-des-menteux/>

Cela dit, il m'est arrivé parfois à bord d'entendre des récits assez incroyables, contés avec le plus grand sérieux. Je n'ai jamais su si le conteur cherchait à abuser ou à amuser la galerie. En tout cas si son but était de faire rire, il y parvenait parfaitement tout en prenant bien sûr un air faussement offusqué en feignant de s'étonner du scepticisme de l'auditoire.

Voici donc ce que nous racontait un jour le bosco du pétrolier Fina Tunisie/FPTT et que je vous propose en guise de Conte de Noël :

Lors de ses derniers congés, il était parti un matin relever ses casiers, en vue du repas de Noël. La pêche n'avait pas été terrible, seulement un homard, mais attention, un beau, maous costaud. Quand même ça ne faisait pas un repas pour les 4 bouches à nourrir à la maison. Cela tracassait donc notre bosco sur le chemin du retour. Il regrettait de ne pas être plutôt allé poser des collets. Les sujets aux grandes oreilles, c'est sans doute moins bon mais ça remplit mieux l'estomac avec quelques "avalouar" (merci aux lecteurs bretonnants de me donner l'orthographe exacte). Enfin, c'était comme ça. Un peu avant d'arriver chez lui, il descend de sa bicyclette qu'il pose contre un arbre, se défait du sac contenant le produit de sa pêche qu'il pose par terre, en se disant que le homard n'allait pas s'envoler, et qu'il était suffisamment éloigné de la mer pour ne pas avoir à craindre que le crustacé puisse y retourner. Après s'être isolé de la route et accroupi un moment derrière un arbre, et une fois comme disent nos amis anglo saxons, le paper work effectué, il revient vers sa bicyclette et note des soubresauts dans le sac. Intrigué, car il ne pensait pas que le homard puisse être aussi remuant, Il ouvre le sac avec circonspection. Et là, surprise ! Une bête aux grandes oreilles un peu trop curieuse avait voulu voir si par hasard le sac ne contenait pas quelques carottes. En fait de carottes, il était tombé "nez à nez" avec une terrible pince qui le tenait solidement par une de ses oreilles qu'il avait donc fort longues comme tous ceux de sa race. Il ne restait plus à notre bosco après l'avoir saisi qu'à lui asséner derrière les oreilles le coup bien connu sous un nom que je ne puis pas prononcer sauf à risquer d'attirer les plus grands malheurs. En tout cas, la chasse avait été fructueuse et cela grâce au produit de la pêche.

Nota, ceux qui ont navigué savent bien qu'il faut sur les navires éviter : "Robe de moire, robe noire et grandes oreilles". Pour les autres ils peuvent se reporter à l'avant propos du qst/mm 34. <http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/compil>

Mémoires d'un Officier Radio par Robert Lion

Ces mémoires sont consultables dans leur version Anglaise originale sur le site :

<http://iancoombe.tripod.com/id49.html>

Traduites en Français avec l'aimable autorisation de l'auteur. Les notes en italique sont du traducteur.

(suite de la page 11 du qst/mm 75)

Les matelots étaient sans arrêt occupés à piquer la rouille et à repeindre les ponts et les cloisons. A peine avaient ils terminé leur travail à l'arrière du navire qu'ils refaisaient la même chose à l'avant. Quant personnel machine sa tâche consistait à entretenir les turbines à vapeur et les appareils de pont, guindeau, treuil à vapeur, pompes de cargaison.

L'équipage attendait toujours avec impatience l'arrivée de l'escale au Japon. Habituellement nous restions deux ou trois jours à quai à Kawasaki ou à Kobé, c'était là sans nul doute notre port préféré. Le second et le Commandant trouvaient toujours des raisons pour ne pas décharger trop vite notre produit raffiné afin d'allonger un peu la durée du séjour. Lors de mon premier voyage, nous avons fait escale à Kanokawa, une petite île située dans la mer intérieure près de Kure, là même où le Petroqueen avait été construit. J'ai beaucoup apprécié ces visites au Japon. A cette époque, au milieu des années cinquante, le dollar valait 360 yens. Par comparaison avec les Etats-Unis, on trouvait les prix des divers produits et matériels très abordables. Bien sûr nous apprécions aussi beaucoup la beauté et la gentillesse des Japonaises ! Ainsi naquirent beaucoup de romances amoureuses. En tant que Radio (Sparks) j'étais quant à moi, le premier à terre, et le dernier à revenir à bord. Toutefois, comme j'assumais également les fonctions de "commissaire de bord" et étais en conséquence chargé de la paie, je devais revenir de temps en temps à bord pour la distribution d'avances aux membres de l'équipage qui le demandaient. Sinon, je passais mon temps à Tokyo, au Ginza pendant la journée et les premières heures de la soirée. Je faisais mon shopping dans les grandes surfaces, prenais parfois un bain Turc dans les établissements spécialisés, je me confiais à des mains expertes pour un bon bain et un massage relaxant. J'allais voir un spectacle au Nishigekki Music Hall, ou au théâtre Kabuki. Derrière la gare de Shinjuku, il y avait des petites rues étroites où se trouvaient de petits restaurants qui proposaient de délicieux Sushi pour dîner. J'ai également effectué de nombreuses excursions dans l'arrière pays. Une fois, je suis allé vers le Sud pour admirer le grand Bouddha de Kamakura, une autre fois, jusqu'au lac Hakoné au pied du mont Fuji.



Après le déchargement de sa cargaison à Kawasaki, le Petroqueen faisait cap au Sud Ouest, en longeant les îles Ryu Kyu. Si aucun typhon ne nous menaçait, nous prenions un raccourci vers le sud de la mer de Chine via le détroit de Surigao et la mer de Sulu. Les pétroliers de Ludwig n'étaient pas pourvus d'air conditionné, et on peut aisément imaginer le manque de confort que nous ressentions à bord sous les Tropiques. Cela ne m'empêchait pas d'admirer les poissons volants, ainsi que les dauphins qui parfois venaient

s'amuser en suivant le remous que provoquait notre lame d'étrave. Ces passages de San

Bernardino et Surigao furent le théâtre d'affrontements féroces lors du dernier conflit mondial. Nous entrions dans le Sud de la mer de Chine par le détroit de Balabac, et naviguions le long de la côte de Bornéo. A bord, nous pouvions sentir les douces et lourdes senteurs de la forêt tropicale humide. De sombres nuages d'orage noircissaient le ciel au dessus de la terre toute proche, que des éclairs illuminaient de temps en temps. Le soir, des compagnies de "renards volants", énormes chauve souris, survolant la jungle, semblaient glisser au dessus de celle-ci. Nous contournions Singapour, laissant sur tribord l'élégante silhouette du phare de Raffle encadré de palmiers. Dans ces parages, près des nombreuses petites îles entourant l'extrémité Sud de la péninsule Malaise, nous rencontrons d'innombrables navires de toutes sortes, de toutes tailles, et de toutes les nationalités. A environ 100 milles dans le détroit de Malacca, notre navire remontait la rivière Bengkalis, et s'amarrait à un quai qui se trouvait dans une clairière de la jungle. C'était le Sungai Pakning Terminal de la Caltex Oil Company. Des péniches amenaient le



crude en provenance des champs pétrolifères qui se trouvaient en amont, et le déchargeaient dans de grandes citernes, d'où il était chargé dans des pétroliers venant de Norvège ou d'ailleurs. Universe Tankships Inc. (National Bulk Carriers) avait un contrat d'affrètement avec Caltex et la Standard Oil of California. Les officiers à bord des péniches ainsi que les cadres du terminal étaient Hollandais. Ils étaient très sympathiques et j'avais beaucoup d'amis parmi eux. Tous les officiers des pétroliers étaient en

permanence invités au club à terre, où un accueil chaleureux leur était toujours réservé. J'y ai passé des jours très agréables avec mes nouveaux amis, nous jouions au ping pong ou au billard, buvions de la bière Heineken. On nous invitait à des déjeuners où nous pouvions déguster de délicieux repas de curry et autres plats Indonésiens. A Noël 1955, on pouvait lire à l'entrée du club, un grand avertissement ainsi rédigé : **“ LES VISITEURS SONT PRIES DE LAISSER LEUR EQUIPEMENT DE SKI A L'EXTERIEUR !”** (*je rappelle pour les non initiés que la température extérieure était très probablement supérieure à 30° n.d.t.*). Le propriétaire de l'épicerie et du restaurant dans le village indonésien voisin était chinois. Il échangeait nos dollars US contre des roupies indonésiennes. Il avait une famille nombreuse, et sa femme semblait être toujours enceinte.

J'ai passé quatorze heureux mois à bord du Petroqueen. J'aimais mon travail et je m'entendais très bien avec tout le monde à bord. Gerhard Krause (*le snd capitaine n.d.t*) était de Hambourg. J'étais Français et j'avais combattu les Allemands pendant le dernier conflit mondial où j'avais appartenu au maquis. Mais dès le premier jour, nous étions convenu de ne pas parler Allemand à bord, et de ne jamais aborder ces vieux problèmes qui avaient séparé nos deux nations. Mr Krause était un marin de la vieille école et un gentleman. Je l'ai admiré, respecté et apprécié beaucoup et nous sommes devenus bons amis. Je l'ai retrouvé plus tard, il

a été mon commandant sur un autre navire de Ludwig (le transporteur de bauxite "J. Louis". Je me souviens de deux mémorables sorties à terre en sa compagnie. Durant un mois pluvieux de novembre 1955, le Petroqueen est allé pour 5 jours en cale sèche aux chantiers Hunter's Point à San Francisco. Un soir, Mr Krause et moi sommes allés faire un tour en ville. Nous avons dîné dans un restaurant Français très chic, et après être passés dans quelques pubs du quartier international, nous avons fini la nuit au Montmartre, une boîte de nuit française située sur Broadway. D'autres soirs, nous avons apprécié une forme plus classique d'amusement au Bocche Ball, au coin de Colombus et Braodway, une boîte de nuit Italienne spécialisée dans des chants d'opéra. Au mois de février 1956, Gerard Krause a pu s'asservir de ses obligations de surveillance des opérations commerciales de déchargement et nous avons passé une nuit inoubliable à Yokohama, dans une auberge Japonaise typique, chacun de nous était d'ailleurs en bonne compagnie !

Comme les autres pétroliers, minéraliers, et dragues de la National Bulk Carriers, et d'Universe Tankships Inc, le "Petroqueen" arborait le pavillon de complaisance de la République du Libéria, son port d'attache était Monrovia. Tout le monde considérait D.K. Ludwig comme étant l'homme le plus riche des Etats-Unis. Mais il fuyait toute publicité et évitait la presse. Il n'appartenait pas à la "Jet Set" comme ses rivaux Grecs. On ne connaissait pas non plus grand-chose de sa vie privée. Bien qu'il possédât une très grande fortune, une rumeur prétendait que sur les lignes commerciales, lorsqu'il prenait l'avion, il voyageait en classe économique, même pas en business class. Plus tard, dans les années 70 et 80, il perdit énormément d'argent avec sa dernière entreprise. Il fit construire au Japon, une gigantesque usine flottante destinée à la fabrication du papier. Elle effectua pratiquement la moitié du tour de la planète, tirée par des remorqueurs qui l'amènèrent au Brésil jusqu'à la province de Jari sur le fleuve Amazone, où il avait acheté un territoire aussi grand que l'état du Connecticut. Il voulait y planter une espèce particulière de sapin. L'usine était prévue transformer ce bois en pâte à papier. Hélas, les dictateurs militaires qui dirigeaient alors le Brésil n'appréciaient pas de voir un étranger posséder autant de terre dans leur pays et il fut exproprié.

Les navires de Universe Tankships Inc. étaient armés par des équipages compétents, bien entretenus afin de leur assurer un maximum de sécurité. A cette époque, la plupart des Commandants et Chefs Mécaniciens étaient Américains. Les autres officiers venaient d'Allemagne, de Scandinavie (mes meilleurs amis furent des Danois), d'Angleterre, des Pays Bas, de Grèce, d'Italie ou de Yougoslavie. J'ai aussi rencontré un autre Français à bord d'un navire Libérien, mais cela sera le sujet d'un autre chapitre de mes mémoires. En 1956, mon salaire mensuel en tant qu'Officier Radio et Commissaire y compris les heures supplémentaires était d'environ 250 US dollars, je bénéficiais en outre de 15 jours annuels de congés payés. Le voyage aller/retour depuis San Francisco jusqu'à Sungai Pakning via San Pedro et Kawasak durait environ 60 jours. On évitait généralement la plupart des tempêtes d'hiver du Pacifique en restant au Sud du 40^{ème} de latitude lorsque nous faisons route sur Yokohama. En prenant tous les bulletins météo disponibles, je faisais tout particulièrement attention aux avertissements de tempêtes tropicales et de typhons. Le Cdt Parker surveillait leur progression et traçait la route de façon à les éviter.

Un jour, le Second s'est mis très en colère contre le maître d'hôtel. Entre ce dernier et lui, Gerhard Krause laissa le choix au Cdt, un des deux devait quitter le navire. A notre retour à San Francisco, le maître d'hôtel ainsi que son petit ami, le garçon de cabine furent débarqués. Grâce à leurs remplaçants il y eut une énorme amélioration de la nourriture quotidienne et de l'entretien de nos cabines. Avec l'expérience, j'étais devenu beaucoup plus compétent dans mes tâches d'Officier Radio et de Commissaire. Je connaissais les dangers des typhons et des fortes tempêtes de l'Océan Pacifique, de la brume épaisse le long de la côte

Californienne. J'appréciais en même temps les joies de la navigation au large des îles tropicales, la beauté des levers et couchers de soleil. J'aimais cette impression de bien être, cette sensation de me sentir "purifié", "nettoyé", des vilénies de la terre quand je me retrouvais en mer après une longue période de congés à terre.

J'ai fait trois listes des Commandants sous les ordres de qui j'ai navigué. Sur la première liste figurent ceux qui m'ont laissé tout à fait indifférent. Ils ne m'ennuyaient pas, je faisais mon travail, ils faisaient le leur, nous ne nous reprochions rien ni d'un côté, ni de l'autre. La seconde liste comprend, les ☹️, les stupides irrécupérables, les affreux, en résumé ceux qui ne m'aimaient guère. Heureusement c'est la liste la plus courte. Sur le troisième tableau j'ai écrit les noms des bons et des très bons. Le navire qu'ils commandaient était toujours un navire sur lequel il faisait bon naviguer, c'était le cas du "Petroqueen" avec le Cdt John Parker. Comment pourrais je oublier la grande fête qu'il a organisée pour les officiers et l'équipage à l'occasion de Noël, le 25 décembre 1955.



Dans mes fonctions de commissaire, il me donnait un coup de main pour les salaires et la pacotille. Il me laissait utiliser la machine à écrire électrique de son bureau.

Quand nous arrivions dans les ports Japonais, il y avait environ une douzaine d'officiers en uniforme qui montaient à bord. Pour chaque fonction, deux ou trois officiers : immigration, douane, service de santé. J'amenais dans différentes chemises, les listes d'équipage, les déclarations de douane (combien de cartouches de cigarettes, de bouteilles d'alcool, d'électrophones, d'appareils photo ? etc...), les certificats de vaccination, les passeports.

Les Japonais portaient des uniformes impeccablement repassés et avaient toujours des gants blancs. Leurs chemises qui sortaient tout juste de la blanchisserie, répandaient une fraîche odeur de savon. Puis arrivaient à bord les représentants de Sharp and C° Ltd,

c'étaient les agents de la compagnie en extrême Orient. Ils apportaient notre courrier et d'épaisses liasses de billets de banque Japonais. Une de mes tâches consistait à distribuer les avances à l'équipage. Ceux qui les recevaient devaient signer un reçu sur une autre liste (en triple exemplaire). Et la somme reçue était ensuite déduite de leur salaire à la fin du voyage.

Mais si j'appréciais beaucoup mes séjours au Japon, j'attendais avec non moins de plaisir et beaucoup d'impatience notre retour à San Francisco. Je ne voulais surtout pas

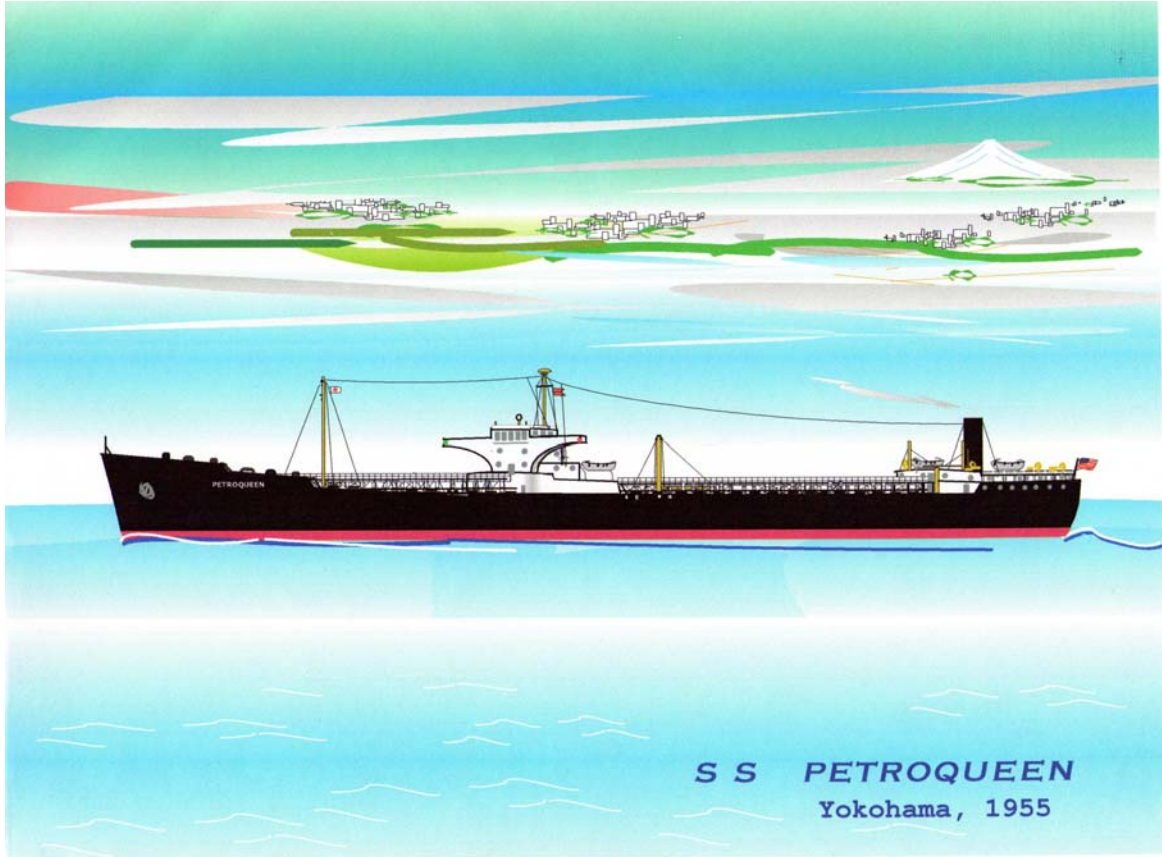
manquer que ce soit de jour ou de nuit notre passage sous le magnifique Golden Gate Bridge, cela me donnait toujours la chair de poule. Le bateau pilote de San Francisco naviguait à la voile. Au printemps de 1956, alors que nous approchions de l'entrée de la baie, la brume en se dissipant révéla une compagnie de petites baleines le long de notre navire. Ahern et C° étaient nos agents sur la côte Ouest des États-Unis. Ils étaient vraiment sympas avec nous. Avant même que nous arrivions au mouillage de quarantaine au large de Ferry Building, pendant que nous avançons le long de Marina et de Fort Mason, et sans attendre l'autorisation de l'immigration et du service de santé, une embarcation appareillait de terre et venait le long de notre bord nous apporter plusieurs sacs de courrier de l'US Mail. Je les apportais à la station radio, où je triais ce courrier. Je distribuais les enveloppes officielles aux différents chefs de service, puis j'apportais le courrier personnel et les paquets au carré des officiers, aux réfectoires équipage, et même à la salle des machines. Après la mise à quai à la jetée Richmond's Standard Oil, quand tout le travail de paperasse avait été effectué, que nous avions tous été réglés, et que le Cdt Parker m'ait donné son accord, le Cdt Miller, agent du port, m'emmenait à terre avec lui vers ma ville de San Francisco bien aimée. J'allais ensuite habituellement faire du shopping à la "City of Paris" sur Union Square. Je dinais dans un chic restaurant Français, je faisais ensuite un petit tour des bistrots dans le quartier international ou bien j'allais voir le dernier film Français.

Je correspondais régulièrement avec mes parents en France. Depuis le Pacifique et la mer de Chine, je pouvais contacter FFL St Lys Radio, la puissante station radio maritime française. Cela me permettait de renseigner mes parents sur nos prochains ports de destination et des dates approximatives d'arrivée. Ils me faisaient habituellement parvenir notre journal local "Le Républicain Lorrain". Un jour, j'ai décidé de m'amuser un peu. Je suis parti à Tokyo en emportant le journal avec moi. Sur le présentoir d'un kiosque à journaux, j'ai glissé le "Républicain Lorrain" parmi les autres journaux, tous imprimés en caractères japonais, et j'ai photographié l'ensemble. Puis, à Sungai Pakning parmi les huttes et les palmiers, juste en face de l'immeuble du Parti Communiste local, j'ai confié le journal à quelques jeunes gens qui firent semblant de le lire pendant que je les photographiais. J'ai ensuite rendu visite au tailleur Hindou du village, un respectable gentleman à longue barbe blanche coiffé d'un grand turban. Lui aussi a étalé le journal devant lui. Puis j'ai envoyé les photographies au "Républicain Lorrain" en précisant : " Un Messin lors de son voyage en extrême Orient a été agréablement surpris de constater que notre journal est également lu de l'autre côté de la planète....". Ils publièrent mes photographies ainsi que ma lettre. Mes parents connaissant mon goût pour les blagues ont bien compris que c'était un coup monté et en ont bien ri.

Le mur de mon appartement est orné d'une belle peinture sur soie Japonaise, réalisée à ma demande dans une boutique de souvenirs de Yokohama montrant le "Petroqueen" avec le Fuji Yama en arrière plan (voir page suivante). Je l'avais envoyée à mes parents qui la firent encadrer et l'accrochèrent dans leur salle de séjour. Après leur décès, j'ai récupéré ce tableau qui m'a suivi depuis la France jusqu'à New York, puis de là en Californie, puis à nouveau en France et enfin retour à Belmont. Il m'est très précieux.

En juillet 1956, après 14 mois très agréables passés à bord de ce bon vieux Petroqueen, je sentis le besoin de vacances, il était temps de changer d'horizon. Je quittai donc mes fonctions le 28 juin 1956 à San Francisco. La compagnie m'autorisa à rester à bord pour retourner au Japon, mais cette fois en tant que passager. Avec mon certificat de débarquement, Mr Parker me donna une lettre de recommandation pour mon prochain Commandant. A la fin de mes congés, je devais rejoindre le "Universe Leader", un pétrolier de 85.000 tonnes de port en lourd en finition dans les chantiers de Kure. En 1956, ce serait le plus gros pétrolier au monde.

Robert Lion



PELE MAILS

SAQ TRANSMISSION ON CHRISTMAS EVE DECEMBER 24TH, 2012

There will be a transmission with the Alexanderson 200 kW alternator on VLF 17.2 kHz from Grimeton Radio/SAQ on **Christmas Eve, Monday, December 24th, 2012.**

The message transmission will take place at **08:00 UTC**. The transmitter will be tuned up from around **07:30 UTC**. There will be **no activity** on amateur radio frequencies with the call SK6SAQ this time.

QSL-reports are kindly received:

- E-mail to: info@alexander.n.se

- or fax to: +46-340-674195

- or via: SM bureau

- or direct by mail to: Alexander - Grimeton Veteranradios Vaenner, Radiostationen, Grimeton 72

S-432 98 GRIMETON

S W E D E N

Also read our web site: www.alexander.n.se

Yours

Lars Kalland

SM6NM

La Lettre Radio "SLT" = Ship Letter Telegram



Tous les navigants se souviennent de cette facilité qui était à leur disposition via St Lys Radio et les autres stations côtières pour pouvoir correspondre avec leurs familles à moindre coût dans le sens terre navire et navire terre.

L'A.S.P.R. (Association pour la Sauvegarde du patrimoine Radiomaritime) veut lui redonner vie dans son musée ARGOS situé sur le site de Boulogne Radio/FFB. Les habitués trouveront tous les renseignements je pense prochainement sur le site de l'ASPR. C'est peut être une idée à creuser pour le prochain Radio

Maritime Day ?

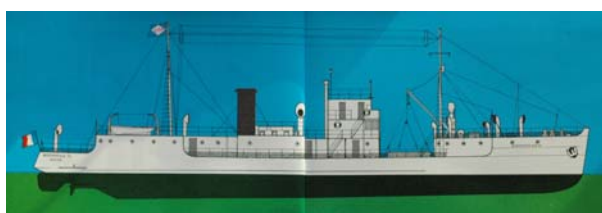
Note : l'adresse de Madame Di Paule indiquée sur la SLT ci dessus n'est évidemment pas tout à fait exacte

Intéressante adresse communiquée par F6ACU, mci Daniel

Ads pr le code morse UIT

<http://ebookbrowse.com/r-rec-m-1677-1-200910-i-pdf-e-pdf-d284534582>

Mci également à F5YD qui m'a passé une très intéressante doc concernant les avisos de l'aéro postale dans les années 30. Vous trouverez dans le prochain qst/mm des renseignements sur cette période cruciale aussi bien pour l'aviation que pour la radio.



2 RECETTES DE COCKTAILS POUR LES FETES

A consommer évidemment avec Modération



Je m'appelle Modération, je suis souvent invité, je ne vais pas m'en plaindre !

Par un spécialiste des cocktails qui a opéré sur le France/FNRR, voici deux recettes qu'il m'a confiées sous le sceau du secret le plus absolu, donc ne les répétez à personne, mais comme disait un personnage de Pagnol : *'Un secret ce n'est pas quelque chose qui ne se dit pas, mais c'est quelque chose qui ne se dit qu'à une seule personne à la fois et à voix basse.'*

Voici tout d'abord, le Mint Julep tel qu'il pouvait être dégusté par les "zeureux zélus" au bar des paquebots :

- Frotter des feuilles de menthe tout autour du verre.

Verser ensuite dans le verre:

- 3 petites cuillérées de sucre de canne.
- 2 cl de rhum de la Jamaïque
- 5 cl de Bourbon (Jack Daniels p. ex)
- placer 2 ou 3 feuilles de menthe dans le fond du verre
- 1 zeste d'orange.
- quelques cubes de glace
- 1 pincée de poudre de chocolat amer (Van Houten par exemple)
- mettre un touilleur dans le verre
- une paille (important car c'est la meilleure façon de le déguster)

Note : Le qst/mm s'interdisant toute publicité, les marques citées ne sont données qu'à titre indicatif.

Et pour finir, l'Americano, le vrai de vrai, complètement différent de ce que vous avez pu goûter jusqu'à présent, je pense en particulier à cet affreux mélange Martini/Campari à +/- 50/50 que certains ignorants baptisent ainsi, donc :

Sur des glaçons, verser dans le verre :

- 1 cuillérée à café de Tequila ambrée
- 2 cl de Campari
- 8 cl de Martini rouge
- 1 tranche d'orange
- Décorer avec une cerise à l'eau de vie
- Verser enfin une cuillérée à soupe de l'eau de vie où se trouvait la cerise

Si vous connaissez d'autres recettes maritimes, n'hésitez pas à me les communiquer.

Suite de l'article paru dans le qst/mm précédent

LA LECTURE AU SON ET LA TRANSMISSION MORSE RENDUES FACILES 51

culé en L, la partie XY reste immobile et le contact bB reste établi aussi longtemps que le désire l'opérateur.

Le jeu entre les positions extrêmes de J dépend de la position de B et de G. La pointe G doit être réglée de façon que, la tige vibrante étant immobile, le contact argenté a soit voisin de sa butée A, mais ne touche pas celle-ci.

Le Vibroplex permet une transmission plus rapide avec moins de fatigue.

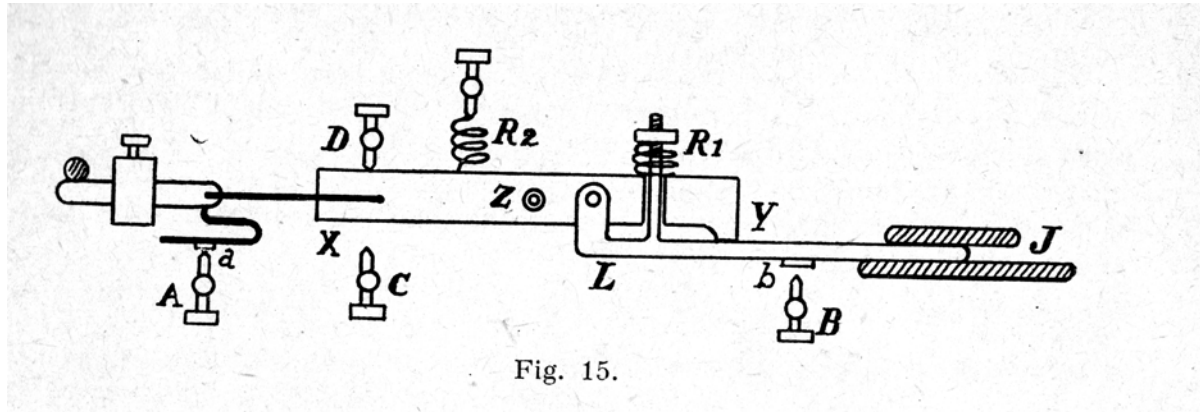


Fig. 15.

Il est utilisé par les opérateurs qui ont à travailler sans arrêt, et par ceux que la crampe des muscles de la main empêche de transmettre longtemps avec la clef à mouvement vertical.

Ce manipulateur économise les mouvements du poignet et de l'avant-bras; mais une grande pratique est nécessaire avant de pouvoir transmettre d'une façon satisfaisante.

Au début, le Vibroplex doit être utilisé à la plus faible vitesse possible. Il ne doit jamais être employé avant que la manipulation au moyen de la clé Morse standard ait été entièrement apprise.

Réglage du Vibroplex.

Avec cet appareil, le contact du *point* est le plus souvent trop léger et les *points* ne correspondent pas, en longueur, aux *traits*.

Dans la transmission automatique à bande perforée, le trait équivaut à deux points, y compris l'espace entre les deux points ; entre les lettres, on admet un point d'intervalle ; entre les mots, on admet trois points.

Pour la transmission au Vibroplex, on admet que le mot de cinq lettres équivaut en durée à 24 points ; de sorte qu'une vitesse de 20 mots-minute correspond à 480 points par minute, soit 8 points en une seconde. Sur cette base, la vitesse de 25 mots-minute correspond à 600 points par minute, soit 10 points en une seconde.

Pour régler le Vibroplex à une certaine vitesse, par exemple 15 mots-minute, on adopte une succession de 6 points en une seconde, transmis automatiquement par la tige vibrante ; pour 20 mots-minute, 8 points ; pour 25 mots-minute, 10 points ; pour 30 mots-minute, 12 points ; pour 40 mots-minute ; 16 points.

C'est là le côté mécanique du réglage ; le côté humain consiste à faire les traits plus ou moins longs et à ménager un espacement convenable, — aussi uniforme que possible, — entre les lettres et entre les mots ou groupes.

NOTA. — La technique d'apprentissage de Maniflex peut s'appliquer efficacement à la transmission avec le Vibroplex.

Conseils pour la manipulation des signaux Morse.

Dès que vous lisez correctement au son à la vitesse de dix mots par minute, vous pouvez commencer à pratiquer la manipulation d'une façon suivie, avec la clé Morse et le vibreur.

— En débutant par la lecture auditive du code Morse, vous vous êtes fait une idée exacte de ce qu'est une transmission correcte.

Vous réalisez que la lettre C ne se transmet pas comme le groupe N N la lettre L comme le groupe A I, etc.

Vous prenez conscience, en manœuvrant pour la première fois la clé Morse, que les points et les traits se forment par un mouvement bien contrôlé de la main, dans lequel le poignet, seulement, doit fléchir.

— Une idée fautive de l'espacement à ménager dans la transmission des signaux ou dans la façon de tenir le manipulateur, peut engendrer des habitudes nuisibles, qu'il est ensuite difficile de rompre.

— L'ENVOI DE SIGNAUX LISIBLES DÉPEND D'UNE MANIPULATION CORRECTE.

LES POINTS ET LES TRAITS DOIVENT ÊTRE DE LA LONGUEUR RELATIVE VOULUE.

DES ESPACES CONVENABLES DOIVENT ÊTRE LAISSÉS ENTRE LES LETTRES ET ENTRE LES MOTS.

— Un trait est égal en longueur à trois points. L'espace entre les signaux qui composent une même lettre est égal à un point. L'espace entre deux mots est égal à sept points. La durée de ces différents intervalles dépend de la vitesse de transmission.

— Il n'y a pas un grand espace entre les signaux composant une même lettre. Ainsi, la lettre H est transmise par quatre mouvements de haut en bas du manipulateur, en succession régulière ; la lettre G se transmet en tenant, pendant la durée d'un trait, chacun des deux premiers contacts, et en opérant le troisième contact sans aucune pause.

— Un trait vient du même mouvement souple du poignet, mais la durée du contact est trois fois plus longue que celle d'un point. Une erreur commune, en débutant, est de faire les traits beaucoup trop longs.

--- POUR TRANSMETTRE, IL FAUT D'ABORD APPRENDRE A TENIR CORRECTEMENT LE BOUTON ISOLANT DU MANIPULATEUR.

Au début, donnez assez de tension au ressort de rappel du levier, tout en laissant un jeu d'environ 1 millimètre entre le plot de travail et l'enclume.

— NE TENEZ PAS LE MANIPULATEUR SERRÉ. Appuyez légèrement la main droite sur le sommet du levier, de manière que le pouce repose contre le côté gauche du bouton isolant et que le premier et le second doigts de la main, un peu courbés, maintiennent respectivement le milieu et le côté droit de ce bouton.

— UTILISEZ UNE FLEXION FERME ET SOUPLE DU POIGNET POUR TRANSMETTRE, SANS QUE VOS DOIGTS QUITTENT LE BOUTON ISOLANT. N'AYEZ AUCUN MUSCLE TENDU.

EN DÉBUTANT, NE FAITES QUE DE COURTES SÉANCES DE MANIPULATION, VOUS OBTIENDREZ LES MEILLEURS RESULTATS PAR L'ACQUISITION D'UNE MAITRISE GRADUELLE DES MUSCLES DU POIGNET ET DE L'AVANT-BRAS.

CHAPITRE XII

LA PROGRESSION A SUIVRE POUR L'ENTRAÎNEMENT A LA TRANSMISSION

L'apprentissage préalable de la lecture auditive facilite celui de la manipulation des signaux Morse. La sûreté et la vitesse de transmission viennent avec la sûreté et la vitesse de lecture, sans effort conscient de la part de l'apprenti télégraphiste.

Directives générales,

— Faites un usage constant du buzzer, pour vous écouter transmettre à des vitesses progressivement croissantes.

— EN COMMENÇANT A MANIPULER, N'ESSAYEZ PAS DE TRANSMETTRE, PLUS DE CINQ A SIX MOTS PAR MINUTE.

— Prenez un texte des premiers exercices, parmi ceux proposés dans l'ouvrage, et chantez-le mentalement en mode TI TAA à mesure que vous le transmettez en cadence au buzzer.

— Après quelques exercices faits en décomposant chaque signal, votre aptitude à transmettre en cadence s'affirmera, parce que votre oreille, — déjà éduquée, — aidera votre main à coordonner son action avec les impulsions mentales de votre cerveau.

— Ne vous inquiétez pas du nombre de mots par minute que vous transmettez.

Pensez seulement à observer les intervalles entre les lettres et entre les mots et à former les signaux aussi exactement que possible, de manière à obtenir une transmission moulée, nette et régulière.

— ADOPTEZ, AU DÉBUT, UNE VITESSE LENTE, EN LAISSANT DE LONGS ESPACES ENTRE LES LETTRES ET NON EN ALLONGEANT LES SIGNAUX.

— PRATIQUEZ SOIGNEUSEMENT, JUSQU'A CE QUE LA TRANSMISSION A FAIBLE VITESSE SOIT RÉGULIÈRE ET BIEN ESPACÉE

— Efforcez-vous d'imiter la transmission automatique des stations commerciales : elle donne le meilleur exemple des valeurs correctes d'espacement à observer dans la transmission manuelle.

— La vitesse de transmission à une allure uniforme n'est qu'une question d'entraînement.

--- TRAVAILLEZ CHAQUE JOUR, DE PRÉFÉRENCE A HEURE FIXE.

NE CHERCHEZ PAS A APPRENDRE BEAUCOUP A LA FOIS, MAIS PLUTOT PEU ET A FOND.

Conseils pratiques.

— MANIPULEZ EN CADENCE, AVEC CALME ET RÉGULARITÉ. REPRENEZ LA TRANSMISSION DE CHAQUE CARACTÈRE MANQUÉ.

Ne faites pas l'erreur d'essayer d'améliorer votre vitesse de transmission au moment où vous devriez concentrer votre attention sur la formation correcte des signaux.

— LES POINTS DOIVENT ETRE BREFS, MAIS CEPENDANT NETS, APPUYÉS, DISTINCTS ET TOUJOURS BIEN DÉTACHÉS LES UNS DES AUTRES.

Ne transmettez jamais les points sous la forme d'un roulement saccadé, qui fausse la cadence de la manipulation.

SI vous transmettez les points nerveusement, en une succession aussi rapide que possible, vous provoquerez une crispation permanente des muscles tic l'avant-bras et vous ne pourrez jamais transmettre longtemps d'une façon régulière.

— EVITEZ TOUTE FANTAISIE DANS LA FAÇON DE MANIPULER. Attachez-vous à réaliser une transmission classique, avec un espacement uniforme.

Une telle transmission se lit avec aisance ; elle est favorablement appréciée par l'opérateur qui la reçoit.

— TENEZ EN BRIDE VOTRE VITESSE DE TRANSMISSION.

C'est la lisibilité des signaux envoyés qui est essentielle. Les répétitions occasionnées par une transmission peu lisible agacent les nerfs, gaspillent le temps et augmentent le brouillage.

NOTA. — Dans les exercices progressifs, un principe essentiel est de manipuler d'abord très lentement chaque texte, avec une cadence régulière, en respectant la longueur relative des points, traits et espaces, de façon à maintenir cette cadence pour toutes les vitesses.

--- LA VITESSE NE DOIT PAS ETRE PRATIQUÉE POUR ELLE-MÊME. ELLE VIENT NATURELLEMENT.

La qualité essentielle d'un bon opérateur, aussi bien à la réception qu'à la transmission, ce n'est pas la vitesse mais *l'exactitude*, la procédure correcte.

- Si vous ne vous sentez pas capable de transmettre correctement à dix mots-minute, pendant cinq minutes, exercez-vous encore pendant huit jours.

A la fin de la semaine vous serez apte à transmettre à douze mots-minute sans avoir essayé de pratiquer avant à cette vitesse.

- Si vous choisissez de manipuler d'emblée à douze mots-minute en faisant quelques fautes, vous risquez de vous gêner la main, c'est à dire de ruiner votre style en adoptant une vitesse de manipulation que vous ne pouvez pas maintenir aisément sans erreur et avec une cadence parfaite.

--- AU-DESSUS DE DOUZE MOTS-MINUTE, ACCELEREZ VOTRE VITESSE DE TRANSMISSION EN RÉDUISANT LA LONGUEUR DES ESPACES ENTRE LES LETTRES.

Il est plus facile de recevoir les signaux transmis de cette manière, que de recevoir un type de transmission dans lequel la longueur des points et des traits varie pour correspondre aux différentes vitesses.

— A PARTIR DE VINGT MOTS-MINUTE, VOUS POUVEZ DIMINUER LA LONGUEUR DES TRAITS.

— Ne passez d'une période d'apprentissage à l'autre que lorsque vous êtes arrivé à posséder l'automatisme parfait à la vitesse précédente

Olivier Marsan/F6DGU Silent Key

Beaucoup de lecteurs du qst/mm connaissent et fréquentent le site de l'AMARAD (Association des Marins Radio) ; c'est avec beaucoup de peine que je leur annonce cette triste



TM1FFB dans les anciens locaux de
Boulogne Radio/FFB

nouvelle du décès brutal suite à la maladie de son fondateur Olivier Marsan, ancien élève de l'école des radios de Pléneuf et de l'école d'Hydrographie de Nantes, nouvelle que m'ont transmise F1DJO ET F5HDK après qu'ils l'aient appris sur skype. Sur la photo ci contre, il participait au Radio Maritime Day 2007. Il est au centre entouré de Pierre Painset et Gérard Joly (Photo qui m'avait été transmise à l'époque par Pierre Painset.) et qui était parue dans le qst/mm Nr 24

Voici les commentaires reçus par Mail

de ceux qui l'ont connu

de Daniel Chauvin /F6AGU :

Merci d'avoir fait les QSPs pour diffuser la triste nouvelle. J'avais des contacts avec Olivier qui m'avait demandé de réactiver RadioConquet FFU pour le Maritime Day. L'école de Radio de Pléneuf me tient à coeur puisque mon père, professeur de radio, l'a créée en 1951 avec le Directeur C.Vautier. Après le naufrage de la profession de radio navigant elle s'est adaptée vers l'enseignement des Réseaux Informatiques et la Géo-politique mais toujours pour le même client principal de la Défense.

Voici son URL actuel :

<http://sectiontelecom.pagesperso-orange.fr/Index.htm>

Quant-à moi j'ai essayé de perpétuer le souvenir de l'ancienne école dans un site de photos et de documents sonores:

<http://radiosaintjo.typepad.com/>

et du même pour Michel Bougard (voir plus bas)

Bonjour à toutes et tous.

Merci Michel de nous avoir fait part de cette triste nouvelle.

J'ai une pensée particulière pour Olivier qui avait fait ses études de radio à Pléneuf-Val-André. Il était aussi membre de la grande famille des radioamateurs et opérait sous l'indicatif F6DGU. Au travers de son site internet AMARAD il aura oeuvré jusqu'au bout pour perpétuer la mémoire du métier de radio embarqué.

73s QRO.

Daniel

De Jean Pierre/F5YG :

Olivier Marsan et moi avons débuté à peu près en même temps, en 1970, comme élèves sur l'Azay-le-Rideau/FNMV, un 50.000 tonnes de la SMBP que nous surnommions Azo-le-Ridé, forcément. J'ai perdu sa trace ensuite, étant passé à la "concurrence" comme on dit, la Compagnie Maritime Shell.

Je ne l'ai rencontré qu'une seule fois bien plus tard, en 2008 si je me souviens bien, sur le site du cap d'Alprech avec nos amis de l'ASPR alors que j'opérais TM1FFB, la vacation de nuit comme il se doit, 19H - 7 H. Il a très mal vécu la fin du métier je crois. Nous aussi peut-être, mais pas tant. Bonne soirée quand même, Daniel et André, malgré l'adversité. 73 !

De Michel Bougard (ex O.R. Belge) sur le site Mar mar :

*Bonsoir à tou(te)s, en particulier les anciens officiers radio,
Encore une mauvaise nouvelle, Olivier MARSAN, le fondateur de l'Association des marins radios et organisateur de la Journée Radio Maritime s'est éteint vendredi passé le 23 novembre 2012. Voici le lien vers son site : <http://www.amarad.org/>
Une pensée pour ce retraité resté aussi longtemps actif,
73's VA,
M.Bougard.*

Par Alfredo/I6JKF sur le site Radio Officers
(Alfredo était avec Olivier et Rolf/DL9CM, co fondateur du Radio Maritime Day

<http://digilander.libero.it/radioofficer/qna.html>

*Dear Sparks
with this message I send you the bad news
Radio Officer Olivier MARSAN passed away
on 23rd November. I remember him as a man
with a great love for his former profession,
he was not an easy person but really a very
intelligent man against any compromise.
I have spoken with him several time
by phone to organize the Maritime Radio
Day, he was one of the founder and I remember
him always ready to defend the Category od Radio
Officers
He left us a very nice website of the AMARAD,
the French Radio Officers Association.
<http://www.amarad.org/>
Good bye Olivier we wish you
Fair Winds and Following Seas.
R/O Staff*

Gérard/F5YD qui le connaissait et était fréquemment en rapport avec lui a transmis à sa famille par courrier ses condoléances attristées en notre nom à tous.

**Homme libre, toujours tu chériras la mer
La mer est ton miroir, tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame**

Charles Baudelaire (l'homme et la mer)

Remise du Prix des Écrivains de Vendée 2012

Il n'est pas nécessaire de présenter à nouveau Jean Paul Léger aux lecteurs de qst/mm. Voir les qst/mm 48/60/67 (les liens sont donnés ci-dessous) Il vient à nouveau d'être honoré en même temps que le co-auteur de son dernier ouvrage. Il est bon de rappeler que les bénéfices de la vente de ce livre iront à l'association qui s'occupe des veuves de marins. Félicitations aux auteurs pour leur talent et leur générosité.

<http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/compil5>

<http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/qstmm60>

<http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/qstmm67>

Le Grand Prix des Écrivains de Vendée 2012 a été remis, mardi 11 décembre 2012, à **Jean-Paul Léger et Maurice Gindreau** pour leur livre "*Il était une fois des marins*" (éditions La Découverte).

Le prix a été remis par des terriens à des marins...

Les auteurs, grâce à un travail de recueil de témoignages, parlent de ces marins qui ont passé leurs vies à défier la mer et à traquer le poisson...



Le prix a été remis à l'Hôtel du département, en présence de Jean de Raignac, président des Écrivains de Vendée, de l'écrivain Yves Viollier et du vice-président du Conseil général François Bon.

J'en profite pour vous rappeler ce que vous avez déjà pu lire dans le qst/mm 74 au cas où vous souhaiteriez acquérir cet ouvrage :

Voir le site

http://ladecouverte.izibookstore.com/store/advanced_search

Faire ensuite une recherche, inscrire le titre et choisir la date de sortie (c'est en 2012). Il suffit donc de valider entre janvier et septembre 2012 pour tomber sur la bonne page.

Vous noterez que le prix a baissé, il est maintenant de 19,95€ et non 23€ comme indiqué dans l'article du "Marin"

Enfin je crois que F5YD s'occupe de faire une commande groupée. N'hésitez pas à me faire savoir si vous êtes intéressés, je ferai le qsp à Gérard.