

Septembre 2013



QSTIMM N° 81



Sommaire de ce Numéro

- Avant Propos P. 1 & 2
- Amerrissage d'un Canadair p. 3
- Pêles Mails 1 p.4
- Mémoires d'un Officier Radio p 5/6/7/8/9
- Chavirage du Liberté/FNTT p 10/11/12
- Pêles Mails 2 p 13
- Pêles Mails 3 + Tristes nouvelles p.14
- Station radio du SS "Calgary" p 15

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

AVANT PROPOS

Un mois d'aout assez sympa passé pour la plus grande partie au chaud soleil des Baléares, et pas trop radio-actif (un peu quand même), un mois de septembre assez actif (tout court) et tout aussi chaud (tant mieux), mais où divers évènements en plus de cette météo favorable ne m'ont guère laissé ni le temps, ni le goût de préparer ce qst/mm 81, expliquent le retard à la parution de ce numéro (Ceux qui ont lu les "*Lettres de mon moulin*" d'Alphonse Daudet et en particulier le "*Sous préfet aux champs*" me comprendront et me pardonneront certainement). Je me suis un peu dépêché pour pouvoir quand même le sortir avant la fin septembre, donc ne m'en veuillez pas trop si quelques erreurs de "*phrappe*" ou d'"*ortographe*" se manifestaient de ci de là.

Cette fin septembre en revanche a fait un peu fuir le soleil, c'est un peu normal puisque l'été nous a quittés. Mais il paraît qu'il va revenir, sinon l'été du moins le soleil. Espérons le.



"*Liberté/FNTT*" et dont je vous parle dans ce numéro. Le "*A*" est quand même plus petit que le "*Liberté*", mais nous sommes loin d'être rendus à la dernière lettre de l'alphabet. Donc patience !

Cette année, c'est le "*Rising Sun*" qui est venu mouiller à quelques encablures de notre terrasse. La rumeur locale voulait que ce yacht appartienne à Bill Gates. En fait renseignements pris auprès des spécialistes du site mar-mar que je vous recommande au passage :

<http://www.marine-marchande.net/groupe%20mar-mar/groupe%20mar-mar.htm> ,

ce yacht appartient au producteur de disques David Geffen. Mais il est possible que Bill Gates ait été à bord. La presse locale parlait en même temps d'un autre passager célèbre (Bruce Springsteen) qui se trouvait prétendument à bord. En tout cas, j'ai bien écouté, nous



Parlons un peu des vacances, ça nous réchauffera. A partir de la terrasse, où j'installe de petites antennes qui m'ont permis de contacter quelques lecteurs du qst/mm, j'aime bien aussi regarder les divers bateaux qui viennent mouiller. Il y en a parfois de surprenants. En 2008, j'avais déjà pu photographier le "*A*" (119 m) appartenant à Andrei Melnichenko, construit chez Blohm et Voss comme l'*Europa* qui ensuite est devenu le

devions être à 2/300 mètres, et je n'ai pas entendu "The boss" chanter. Je l'aurais reconnu, j'ai presque tous ses disques et CD. Mais peut être se reposait il. J'ai donc préféré le laisser tranquille et j'ai remis le matelas pneumatique que j'avais préparé pour aller solliciter un autographe! Pour la petite histoire cette unité a été construite en 2004 à Lürssen et son précédent propriétaire était Larry Ellison. Il mesure 138 mètres. Par comparaison le "Reborn" de Bernard Tapie ne mesure que 76 mètres, il est toutefois proposé à la location pour 500.000 € la semaine. Je n'ai donc pas osé demander le prix pour le "Rising Sun", même pour une heure de location ça m'aurait fait un peu cher ! Si vous voulez en savoir un peu plus sur tous ces yachts :

http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_grands_yachts

Moins gai, la veille de notre arrivée un incendie a ravagé une partie de la forêt située derrière chez nous. Des amis arrivés une semaine plus tôt nous ont raconté la ronde des Canadiens qui venaient se ravitailler tout près des bateaux mouillés tout près. La même chose s'était produite en 2011, j'avais fait quelques photos (voir page suivante). Mais le plus triste est qu'une fois de plus, une stupide imprudence est à l'origine du feu. Un irresponsable aurait jeté les cendres de son barbecue qu'il pensait éteintes dans la forêt jouxtant sa maison !



Des fois, il y en a encore des plus gros à passer. Un matin, je me suis frotté les yeux croyant avoir aperçu le "Costa Concordia". L'auraient-ils remis à flot ? Je me suis donc précipité sur l'appareil photo muni d'un télé de 300 ! Je pensais déjà proposer mon scoop à la presse "pipaul". Mais grande fut ma déception, il s'agissait d'un sister ship du Concordia, le "Costa Serena". C'est écrit dessus (comme le Port Salut). Pas sûr que vous puissiez le lire sur cette page, mais si vous doutez, je puis vous envoyer l'original....

Mais, comme j'utilisais un télé objectif vous pouvez tout de suite en conclure à la vue de ce cliché que ce paquebot ne risquait pas de se mettre au sec comme cela est arrivé à son illustre confrère. Et c'est tant mieux ainsi. Même si certains passagers aiment bien voir la terre de près, il est préférable de ne pas leur laisser ce plaisir, pour leur propre sécurité.

La photo de la ‘rade’ (cliché 1) n’a pas été prise le même jour mais permet de se faire une idée de la difficulté de l’amerrissage



Pôle Mails

Aimez vous les manip Dyna? Si oui un petit tour sur le site :

<http://www.swlradiostation.org/mapage6/index.html>

Cette page vous montrera une page écrite par Christian/F9WT, mais bcp d'autres pages de ce site sont à visiter.

Info Tfc : (cquée par GM3DZH) traduite ci dessous:

Entre 1873 et 1934, les paquebots de la Red Star Line ont fait route vers les USA avec à leur bord plus de deux millions d'aventuriers et chercheurs de fortune.

L'indicatif spécial ON70REDSTAR sera sur l'air en SSB HF du 21 Septembre jusqu'au 21 Octobre 2013 pour se rappeler de la Red Star Line et célébrer l'ouverture à Anvers du musée de la Red Star Line le 28 Septembre.

Infos QSL sur QRZ.com www.qrz.com/db/ON70REDSTAR

Infos musée

www.redstarline.be

Le tragique épisode du naufrage du cargo Maori : Le fils d'un officier mécanicien qui a perdu la vie lors de ce naufrage a créé un site incontournable, à voir impérativement

http://ms.maori.free.fr/mot_de_l'auteur.html

Si l'histoire du code Morse et ses différentes versions (Morse/ Continental/ Navy) vous intéresse :

<http://earlyradiohistory.us/1912code.htm>

Quant à la prononciation des analogies alphabétiques (rarement respectée sur les ondes radioamateurs) :

<http://phonetic.org.au/alphabet.htm>

La 9eme édition des Rencontres de la Radio aura lieu le samedi 28 septembre 2013 salle de l'Egalité, boulevard Léon Jouhaux à Nantes, de 9h à 18h.

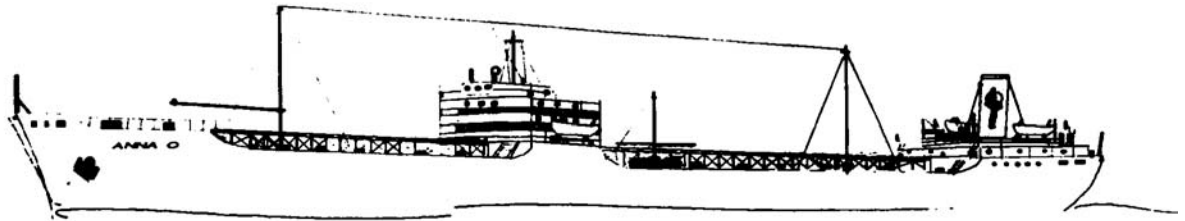
Les détails sur la page d'accueil de l'ARALA,

<http://arala.44.free.fr/joomla/joomla/>

sur cette page d'accueil vous pourrez aussi télécharger l'excellente "QSP revue", surtout ne vous en privez pas

..... Suite des pôle mails page 13

Mémoires d'un Officier Radio
par Robert Lion
publiées avec l'aimable autorisation de l'auteur
suite de la page 9 du QST/MM 80
(pour le chapitre précédent voir rectification de R. Lion en fin d'article)



T - 2 TANKER ANNA O

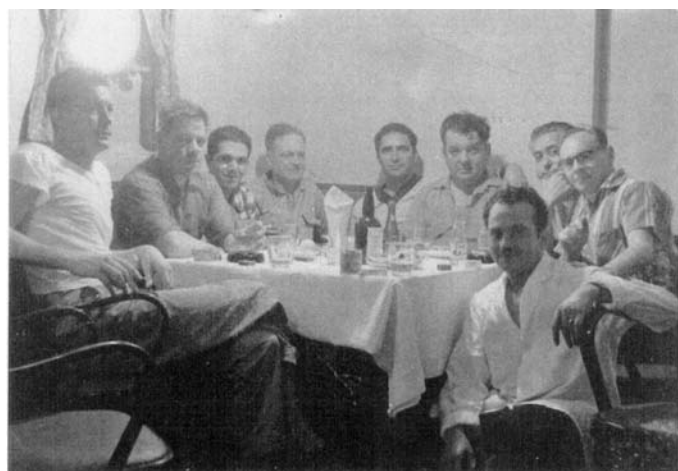
Donc, les relations entre Fultot et Balls, le nouveau chef mécanicien étaient loin d'être cordiales. J'avais déjà remarqué en d'autres circonstances que lorsqu'un Cdt et un chef Mécanicien ne s'entendaient pas, cela créait de gros problèmes à bord. Balls s'entendait très bien avec les marins Grecs, cette partie de l'équipage source de beaucoup de problèmes avec les autorités d'immigration. Leurs papiers n'étaient jamais en règle et ils n'avaient donc pas le droit d'aller à terre lors des escales dans les ports US. Ils passaient outre à cette interdiction et s'ils étaient pris cela risquait de valoir au navire de lourdes amendes. Pourtant Fultot n'arrivait pas à les raisonner.

Tous les marins avaient acheté au Japon de nombreux souvenirs qu'ils voulaient rapporter à leurs familles en Grèce et en Espagne. Ces souvenirs consistaient en boîtes à musique, poupées, en albums photos ainsi qu'en bricoles bon marché trouvées dans les boutiques autour des ports. Tout cela ne représentait pas une grande valeur marchande. Mais je n'arrivais pas à décoder ce qui était écrit sur les divers manifestes de pacotille, remplis à la main par les intéressés, déclarations que je devais ensuite mettre au propre sur les documents officiels. Par ailleurs, je n'avais pas trop envie de m'imposer un fastidieux travail de vérification pièce par pièce de tout ce qui était déclaré sur les feuilles de douane. A notre arrivée à Boston, une équipe complète de douaniers s'est mise à fouiller le navire de fond en comble. Chaque cabine a été visitée, ainsi que chaque salle à manger, carré ou réfectoire, chaque magasin, tout a été fouillé jusqu'au moindre recoin. Ensuite toutes les feuilles de déclaration ont été épluchées. Evidemment, on a trouvé beaucoup d'erreurs, davantage de poupées et de boîtes à musique ou autres que le nombre d'objets déclarés. Tout cela n'avait pas grande valeur. Les Espagnols et les Grecs n'ayant guère les moyens d'acheter des appareils photos ou du matériel électronique qui auraient pu faire l'objet d'un trafic de contrebande. Mais ces s... de douaniers Bostoniens ont infligé de lourdes amendes aux pauvres marins. Heureusement la compagnie a arrangé cela avec les autorités. Je me suis senti coupable et me suis promis de faire plus attention la prochaine fois que j'aurai à taper les documents douaniers.

Le "Anna O" s'est mis à naviguer au tramping ^{voir note}. Nous chargions dans les ports pétroliers Vénézuéliens : Punta Cardon, Amua Bay à l'entrée de la lagune de Maracaïbo, à Caripito, nous passions près de l'île de Trinidad, puis empruntions une étroite rivière pour atteindre un endroit perdu dans la jungle et abandonné de Dieu. Nous chargions aussi dans la plus grande raffinerie de pétrole du monde sur l'île d'Aruba. Là où toutes les filles venaient de Colombie. Je crois d'ailleurs que les filles étaient le principal produit d'exportation de la Colombie avant que le trafic de drogue ne prenne l'ampleur qu'on lui a ensuite connue. Nous

déchargions à New York, (East River), à Hartford, au Connecticut, à Boston, à Baltimore. Deux fois, nous sommes allés à Santos (Brésil), où j'ai retrouvé McGuire et John Rawles, mes anciens Commandant et Chef Mécanicien de l'*Universe Leader*. Ils étaient sur le *Harold H Helm* navire jumeau de l'*Universe Leader* qui effectuait un trajet régulier entre Santos et Kuwait. Santos représentait un changement bienvenu, par contraste avec les ports américains de la côte Est où la vie était très chère, les marins mal accueillis, ainsi qu'avec les ports pétroliers un peu crasseux du Vénézuéla. Comme d'habitude, le radio était le premier à terre, et le dernier à revenir à bord. Nous sommes restés au moins deux jours et deux nuits au terminal pétrolier du port intérieur de Santos. Le rythme de travail était assez lent au Brésil. Avec Fultot et mon ami Llopis, quand on pouvait s'évader un peu, on prenait un pot à la terrasse du café de l'hôtel Atlantico (j'avais perdu l'adresse de mon amie Allemande), ou à l'hôtel Parque Balnear, nous dînions au Don Fabrizio à Praia da Gonzagua. J'ai pris un taxi collectif qui est monté par l'autoroute Via Anchieta jusqu'à Sao Paulo. A travers une jungle dense, le taxi est remonté par le côté escarpé de la montagne jusqu'à atteindre le "plateau" où l'on pouvait voir s'étendre la grande métropole. J'ai admiré l'architecture moderne de la plus grande ville du Brésil. Dans un night club j'ai rencontré une Espagnole qui parlait Français et qui avait vécu à Marseille. Deux fois nous avons chargé à Carthagène pour Callao qui est le port principal du Pérou. Une odeur lourde d'anchois imprégnait la zone tout entière. En 1958, on pouvait emprunter un tramway de Callao jusqu'à Lima. La Capitale du Pérou est une très belle ville avec de nombreuses églises baroques et des palais splendides de style colonial Espagnol. La place principale est appelée Place San Martin, le meilleur hôtel est l'hôtel Bolivar. Dans de nombreuses villes d'Amérique Latine, il y a soit un hôtel Bolivar et/ou une place San Martin ou vice versa ! Après avoir visité la cathédrale, près du palais gouvernemental, j'ai acheté quelques objets en argent et des peaux de lama sur la rue de la Merced. Il était encore possible en 1958 de s'asseoir à une terrasse de café sous les arcades, en face du Bolivar, pour y écrire des cartes postales en dégustant une bière fraîche. Ensuite, j'ai pris un taxi qui m'a conduit vers les faubourgs plaisants et tranquilles de Mira Flores et San Isidro. Les rues de Lima étaient paisibles et reposantes. Quand j'y suis retourné en 1979 et au début des années 80, j'ai trouvé une population appauvrie dans une ville surpeuplée. Il semble que les fiers descendants des Incas soient descendus des Andes pour stagner dans une indescriptible pauvreté sur ces zones arides autour de la capitale Péruvienne. Au centre de Lima, le contraste entre les luxueuses façades en dur des hôtels de luxe comme le Hilton, le Sheraton et le plus traditionnel hôtel Bolivar, entre les riches faubourgs et les foules de pauvres s'entassant dans les anciennes rues apparaissait encore plus brutal. Les vieux buildings datant de la Vice Royauté Espagnole au Pérou tombaient en ruine.

En dépit des problèmes avec Balls et les Grecs, l'ambiance à bord du *Anna O* sous le commandement de Fultot était bonne. Avec Llopis, nous formions une bonne équipe. A Santos et Callao, Fultot a vendu aux Capitaines de port et Chefs douaniers plusieurs cartons de 50 cartouches de cigarettes pris dans nos stocks. Comme j'étais en charge de la "cave", il m'a donné quelques dollars récupérés sur la transaction.



SS ANNA O : 1958 :
 seated fourth from left: Captain FULTOT
 from right: Radio Op. LION, Chief Mate LLOPIS
 photo: R. LION

En France, pendant l'occupation, Fultot faisait partie de la clique collaborationniste du régime de Vichy. Condamné par contumace à la libération, après s'être enfui de France et s'être caché dans quelques monastères en Italie, il était entré clandestinement en Argentine en compagnie d'autres criminels de guerre nazis et d'autres collaborateurs Français. Quant à moi, j'avais la conscience tranquille, ayant loyalement combattu pour ma liberté et la libération de la France dans le maquis de la Résistance puis dans la première armée Française jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale. J'admirais et je respectais le général de Gaulle. Mais tout cela ne me permettait pas de porter un jugement sur Fultot qui était un bon Commandant, et nous nous apprécions mutuellement, heureux de parler la même langue. Lorsque nous sortions ensemble à terre, nous allions tranquillement dîner (avec du homard au menu lorsque Llopis était avec nous). Une soirée au cinéma ou quelques verres pris dans un bar terminaient ensuite la soirée. Fultot me parlait des coutumes Argentines, me décrivait la vie nocturne à Buenos Aires. J'ai toujours participé aux dépenses de taxi, des notes de restaurant ou de bar ou de tout autre frais. C'était ma fierté de ne pas profiter de ma camaraderie avec Fultot pour lui laisser tout régler. Dans chaque port, avant l'appareillage, il me revenait de taper à la machine les dépenses officielles pour le navire ainsi que celles du Commandant afin de les envoyer à la Compagnie. Sur les frais à rembourser au Capitaine, je trouvais souvent :'' taxi du bord vers la terre et retour, dîners en ville, boissons, dons aux autorités portuaires et aux agents, et dépenses diverses''. Il se faisait donc tout rembourser par la compagnie. Je n'ai jamais rien dit, cela ne me regardait pas.

Par deux fois, après le départ de Santos, après un ou deux jours de mer, nous avons découvert un passager clandestin. Le premier était Uruguayen. Sans doute s'était il introduit à bord à Santos, afin de profiter d'un passage gratuit vers les Etats-Unis. Mais la loi Américaine prévoyait de lourdes amendes à l'encontre du navire et des armateurs qui transportaient des passagers clandestins. Quand cet homme qui se cachait dans une embarcation de sauvetage fut découvert, Fultot l'enferma pendant un jour ou deux dans une cabine disponible. Mais, le prenant en pitié probablement parce qu'il s'agissait comme lui d'un ressortissant d'Amérique latine, mais aussi et surtout pour éviter toutes sortes d'ennuis ultérieurs, il l'inscrivit sur la liste d'équipage avec la totalité du salaire, et l'incorpora à l'équipe de matelots avec comme tâche la peinture et le piquage de rouille. Mais l'Uruguayen était un fieffé bâtard plein d'ingratitude. A la première escale Américaine, il s'enfuit du bord et disparut. Heureusement pour nous, il ne fut jamais appréhendé. Le second passager clandestin était Grec. Je soupçonne ses compatriotes marins de l'avoir aidé à monter à bord et de l'avoir ensuite dissimulé. Cette fois là, Fultot piqua une véritable colère. Il le fit travailler sur le pont sans salaire et l'enfermait menottes au poignet chaque fois que nous faisons escale dans un port US. Mais plus tard, quand le Capitaine Fafoutis remplaça Fultot, notre Grec fut promu maître d'hôtel. Et je dois admettre que la qualité de la nourriture s'est alors considérablement améliorée.

Par une nuit très froide de décembre 1958, nous sommes arrivés au port de New York pour y décharger à un terminal pétrolier situé entre Bayonne et Elisabeth dans le New Jersey. Pour atteindre le plus proche arrêt de bus, je devais marcher environ un mile (1,609 Km) sur une route déserte avec un vent du Nord glacial qui me perçait la peau à travers mon mince vêtement d'été. Je n'étais pas équipé pour la saison d'hiver New Yorkaise. Je pris un bus qui me déposa au terminal de la 42^{ème} rue et je dînai tranquillement au ''Midi'' à l'Ouest de la 48^{ème} rue, un de mes restaurants Français favoris avant de regagner le bord. Le lendemain, le Cdt Fultot fut remplacé par le Cdt Fafoutis, un Grec. A part la promotion de notre passager clandestin au rang de Maître d'Hôtel, ce qui provoqua une légère amélioration de la nourriture servie à bord, les choses n'évoluèrent pas dans le bon sens. Llopis et moi-même regrettions le

départ du Cdt Fultot. On avait passé de bons moments ensemble, et Fultot était un bon marin. A partir de ce jour, c'est le second capitaine et moi qui assurions la conduite du navire. Fafoutis était toujours fatigué. Il dormait toute la journée. La nuit, il montait à la passerelle, allumait les lumières, s'asseyait dans le fauteuil du capitaine et racontait des c..... avec les marins Grecs tout en buvant des bières. Et ceci se passait dans les eaux très fréquentées de la côte Est ainsi que dans les Caraïbes. Quand on arrivait au port, il fallait que je le réveille pour qu'il signe les listes d'équipage, les feuilles de douane, les listes d'existants, les clearances et autres papiers destinés aux autorités des ports où nous faisons escale. Je devais me débrouiller tout seul pour établir les feuilles de paie. Fultot m'avait mis en garde quant aux coutumes des autorités portuaires d'Amérique latine. Il conseillait de satisfaire complètement la voracité des agents des douanes et autres "*vautours terrestres*" chaque fois qu'ils demanderaient quelque chose. Sinon, en cas de refus, il pouvait y avoir des amendes, des tracasseries sans fin à l'encontre du navire, et en définitive, cela coûterait plus cher à la compagnie que les quelques cartouches de cigarettes, les chemises et pantalons kaki, les lames de rasoir, les bouteilles d'alcool et autres articles de la cave abandonnés à leur avidité. Mais quand Fafoutis sortit de son "*hibernation*" pour vérifier les dépenses, il me reprocha violemment d'avoir été trop généreux avec les Sud Américains. Il était trop borné et trop stupide pour reconnaître que la plus élémentaire logique plaidait en faveur de mon attitude.

Au retour du premier voyage avec Fafoutis, nous avons accosté à Brooklyn. Le président de Maritime Overseas Corporation, Weishaar, le capitaine d'armement, et d'autres membres du staff de la compagnie sont venus à bord. La compagnie avait de gros problèmes de trésorerie. Tous les salaires allaient donc être diminués. Chacun devait donc choisir entre, soit continuer à naviguer avec un salaire moindre, soit débarquer et être rapatrié dans son pays d'origine (Grèce ou Espagne). Quant à moi, puisque j'avais été embarqué au Japon, je demandai à y être rapatrié. "*Rien à faire*", j'étais le Radio/Commissaire le plus efficace de toute leur flotte sous pavillon Libérien. Ils désiraient me garder et je resterais à bord avec mon ancienne paie (environ 300 \$ par mois)....J'ai accepté mais je ne me sentais pas très à l'aise, car je gagnais plus que le second capitaine, qui en même temps voyait diminuer son nombre d'heures supplémentaires. Ce soir là, je suis allé à terre, j'ai pris une chambre au Jai Alai, un hôtel restaurant Basque dans Greenwich village. C'est là où je rencontrai le Commandant Fultot qui attendait un embarquement dans mon ancienne compagnie, Universe Tankships Inc. Alors, complètement démoralisé, et contrairement à mon habitude, j'ai bu un peu trop cette nuit là. Le matin suivant, impossible de me souvenir où mon navire était accosté à Brooklyn. Il a fallu une demi heure au chauffeur de taxi pour trouver son chemin, et quand nous sommes arrivés à l'appontement, le "*Anna O*" était parti. Heureusement, le capitaine de port de M.O.C. était également sur le quai, attendant d'autres membres d'équipage qui avaient également raté l'appareillage. Après avoir terminé son déchargement, le "*Anna O*" avait dû libérer le poste destiné à un autre pétrolier et était allé mouiller aux "*Narrows*" au large de "*Staten Island*", en attendant l'autorisation d'appareiller. Llopis est arrivé quelques minutes après moi, et une vedette nous a emmenés à bord. Depuis ce jour, je n'ai jamais raté un départ ni ne suis jamais rentré au dernier moment à bord. Même si cette fois là ce n'était pas ma faute. Nous sommes partis peu après pour Carthagena, afin d'y charger une cargaison de pétrole brut pour le Pérou. J'ai encore pu apprécier une escale de deux jours dans cette magnifique ville de Lima. Au large de Mollendo, près de la frontière Chilienne, amarrés à des bouées, nous avons déchargé le reste de notre cargaison via un pipeline sous marin. Il y avait une forte houle et il n'était donc pas possible d'aller à terre. Je ne me sentais vraiment pas à l'aise de voir mon salaire supérieur à celui du second. J'avais l'impression que la Compagnie me tenait par les c....Et pour la première fois, à bord d'un navire je me suis senti stressé, notamment lorsque le Commandant arrivait à la passerelle, la nuit et allumait la lumière, alors que nous naviguions dans des endroits à fort

trafic, comme les Caraïbes ou la côte Est des Etats-Unis. J'ai commencé à souffrir de problèmes intestinaux, certainement d'origine psychosomatique. Nous faisons route sur Portland/Maine où j'ai demandé à débarquer malade. Nous avons accosté par un dimanche après midi très froid en janvier 1959. La neige gelait sur les guindeaux et les appareils. A cette époque, l'état du Maine était un "état sec" et ni vin ni bière ne furent servis au dîner ce soir là. Je ressentis une frustration. J'ai pris le train de nuit pour la gare centrale de New York et j'ai retenu à l'hôtel Jai Alai à Greenwich village.

Durant quelques jours j'ai été hospitalisé en observation et ai subi des tests (rayons X barrium enema douloureux et examens coloscopiques) à l'hôpital maritime de Staten Island. Ils n'ont rien trouvé et m'ont dirigé vers un psy. Ce qui n'a pas guéri mes troubles intestinaux. Ceux là m'ont tourmenté jusqu'en 1977, où j'ai subi une sévère intervention chirurgicale durant laquelle on m'a enlevé des polypes intestinaux, heureusement ils n'étaient pas cancéreux.

Je suis resté à New York jusqu'à début mars 1959, toujours logé au Jai Alai et prenant mes repas au Champlain, mon restaurant Français préféré à l'ouest de la 49^{ème} rue. Je suis allé voir Maritime Overseas Corporation et leur ai demandé de me rapatrier en Extrême Orient. Ils ont refusé, ils voulaient bien me rapatrier vers la France mais j'aurais à payer ensuite mon retour au Japon. J'ai acheté un billet d'avion pour San Francisco et je suis embarqué à Oakland sur le "SS Overseas Joyce" un cargo appartenant à la Maritime Overseas Corporation, et qui partait pour Kobé. Ces s.... m'ont fait payer, à moi, leur employé, le prix passager maximum pour voyager sur un de leurs propres navires !

C'était un Victory, vestige de la deuxième guerre mondiale. La météo fut propice, la nourriture, comme ci, comme ça. L'Officier Radio, un vieux râleur, ne s'intéressant qu'à la Bourse, ses lectures principales étaient le Wall Street Journal et Baron's. La finance ne m'a jamais intéressé. Je me suis beaucoup ennuyé durant ce voyage, n'ayant rien à faire. Mais je revenais au Japon, n'était pas là l'essentiel ?.....**à suivre**

Notes : Tramping : en Anglais Tramp signifie "vagabond", un navire qui navigue au tramping n'est pas affecté à une ligne régulière. A l'époque de la télégraphie, cela exigeait une attention plus constante pour le radio, le navire pouvant être dérouté à tout moment. Il fallait donc veiller attentivement toutes les listes d'appel. J'ai bien connu cette période. Les bureaux fermaient vers 19H en Europe d'où émanaient pour nous les ordres de déroutement (surtout le vendredi, jour de la bourse des frets pétroliers). Du fait du décalage horaire, il valait mieux être aux USA que dans le Pacifique, sinon on passait parfois des heures pour récupérer un télégramme qui pouvait être important.

J'ai reçu une sympathique lettre de Robert Lion qui me signale deux petites erreurs de traduction dans le chapitre précédent, je le cite :

"Lack of nooki" = expression de slang maritime américain qui signifie "manque de de filles"

"Hot springs" = spring = printemps mais aussi source, fontaine. Donc ici "hot spring" = sources d'eaux chaudes, donc l'honorable bain Japonais o'furo. "

Je suis d'autant plus fautif que c'est la première traduction qui apparaît dans le "Harraps" mais ce dico pèse une tonne, et j'avoue ne pas le consulter suffisamment en cas de doute.....excès de confiance hi ! Mea culpa

Sed.... Errare humanum est, perseverare diabolicum

PAQUEBOT LIBERTE/FNTT

J'avais déjà écrit un petit article sur le paquebot "Liberté/FNTT" dans le qst/mm N° 39, je vous redonne cet article après y avoir apporté quelques modifications. En outre, un fidèle lecteur du qst/mm m'a aimablement fourni quelques photos du chavirage du paquebot peu après son arrivée au Havre en décembre 1946. (Merci Jacques pour ces très intéressants documents d'époque). Ces images que vous trouverez dans cet article prouvent, s'il en était besoin que, contrairement à "l'Ile de France/FNSM", la vie du "Liberté" (ex Europa) est loin d'avoir été un long fleuve tranquille, même s'il a été plus chanceux que son jumeau le "Bremen", voir note



Initialement baptisé « Europa » et lancé en 1928 pour le compte de Norddeutcher Lloyd, maiden trip en 1930 entre Bremerhaven et New York, il obtint le ruban bleu ravi au «Bremen» dans le sens Europe/USA puis repris par le même « Bremen » en juin 1933. En 1946, il fut attribué à la France au titre des dommages de guerre et rebaptisé « Liberté » et affecté à la ligne Le Havre New York jusqu'en 1961 où il fut vendu à la démolition.

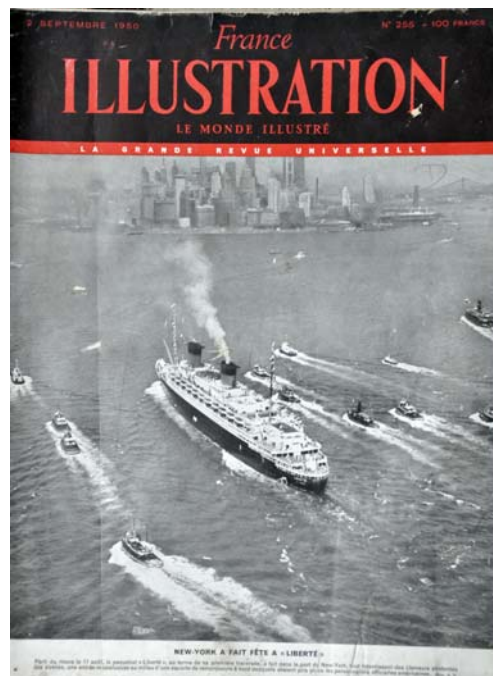
Caractéristiques : 49.746 TJB 286 mètres de long pour 31 de large, sa puissance de 130.000 CV lui donnait une vitesse de plus de 28 noeuds. 970 hommes d'équipage s'occupaient de 687 passagers de 1^{ère} classe, 542 de 2^{ème} classe et 507 de classe touriste.

Paul Eluard a écrit :

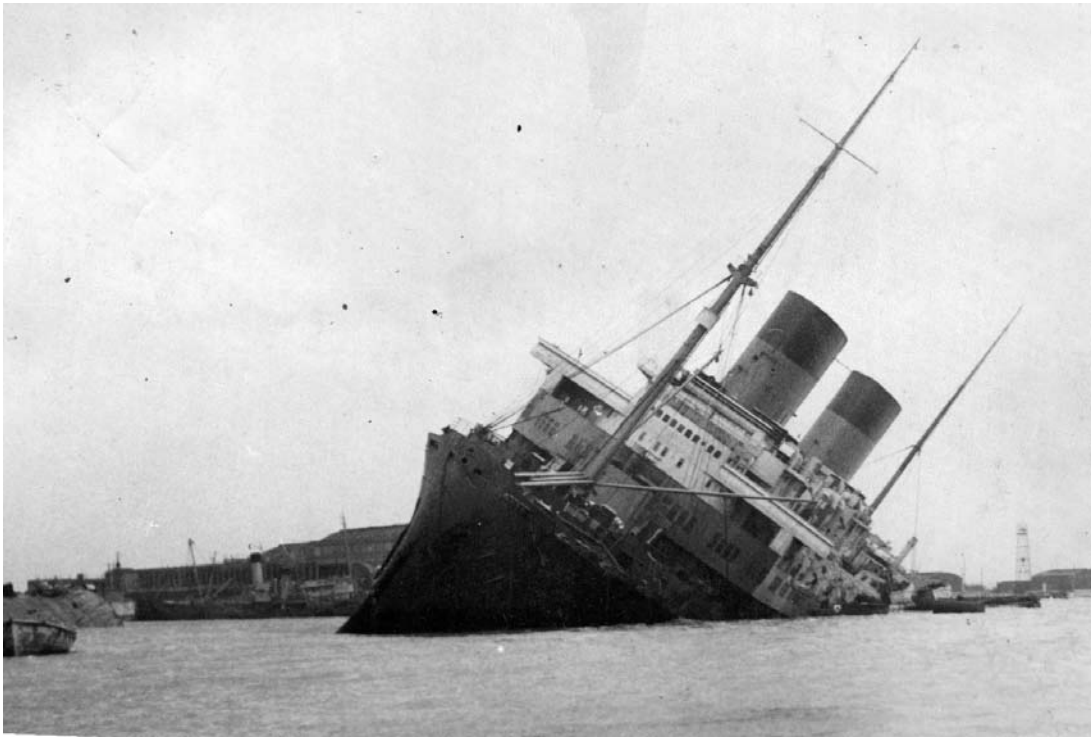
Sur mes cahiers d'écolier
Sur mon pupitre et les arbres
Sur le sable, sur la neige
J'écris ton nom
Sur toutes les pages lues
Sur toutes les pages blanches
Pierre sang papier ou cendre
J'écris ton nom
Sur les images dorées
Sur les armes des guerriers.....

Il aurait pu ajouter « et sur le grand paquebot, sur sa proue et sur sa poupe, j'écris ton nom Liberté »

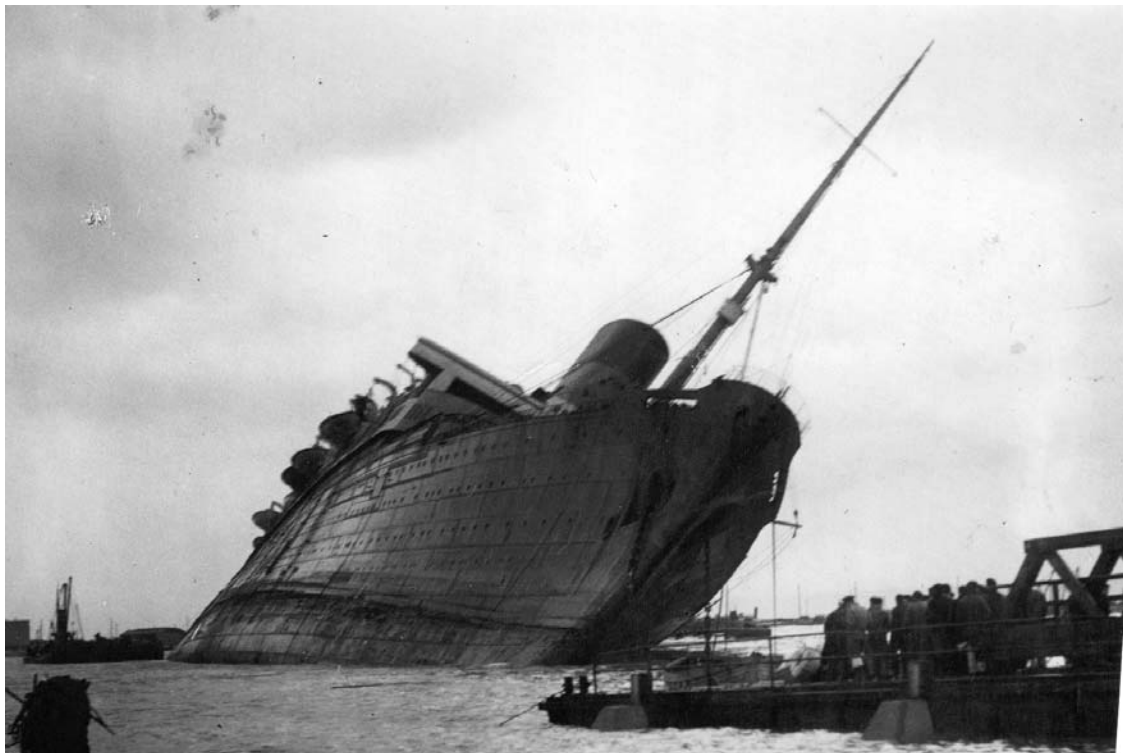
Son arrivée à New York en 1950 lui avait valu la couverture de "l'Illustration" daté de Septembre 1950 (ci contre) Le texte précisait : "New York a fait fête à Liberté" : Parti du Havre le 17 aout, le paquebot "Liberté", au terme de sa première traversée, a fait dans le port de New York, tout retentissant des clameurs stridentes des sirènes, une entrée majestueuse, au milieu d'une escorte de remorqueurs à bord desquels avaient pris place les personnalités officielles américaines. (Photo A.P.)



Note : Le Bremen fut détruit par un incendie (allumé par un garçon de cabine qui voulait se venger d'un supérieur) le 16 mars 1941.

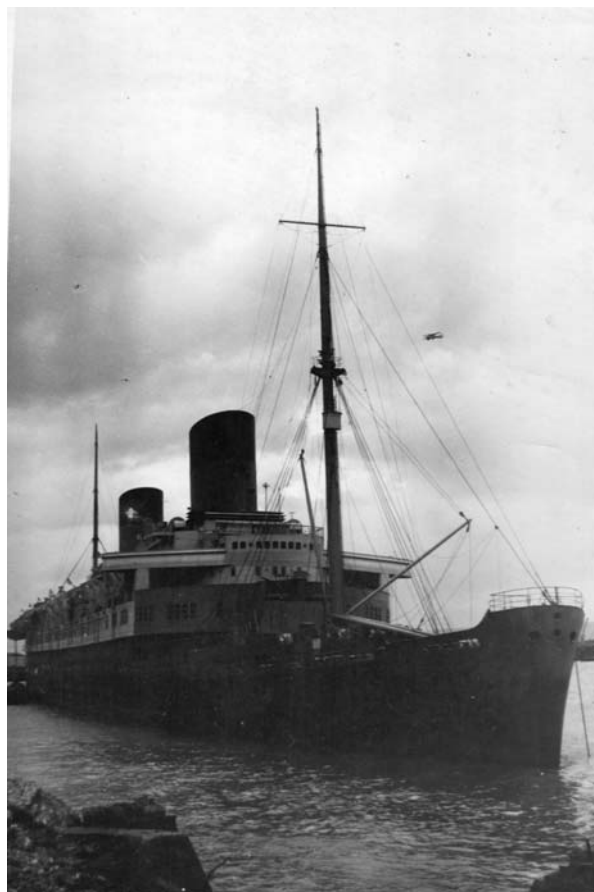
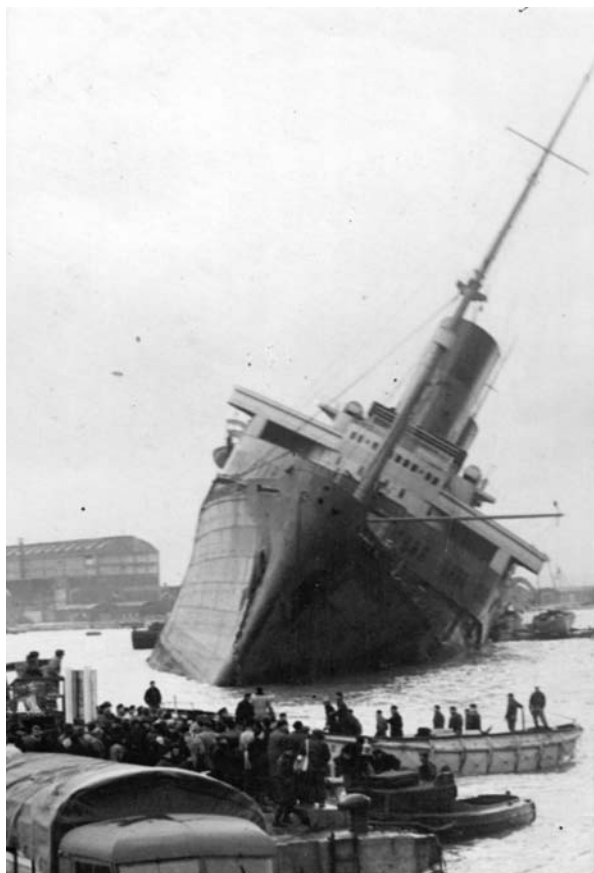


Le 8 décembre 1946, le paquebot était au Havre depuis plus de 6 mois pour y subir des transformations. Suite à une très forte tempête de Suroît, après rupture de l'amarrage il vient aborder l'épave du paquebot "Paris" coulé dans le port depuis 1939. Il coule (droit) vers 10 heures (c'est la deuxième fois que cela lui arrive !), Mais, une brèche s'étant ouverte sous la flottaison, il prend une forte gite (+/- 45 °).

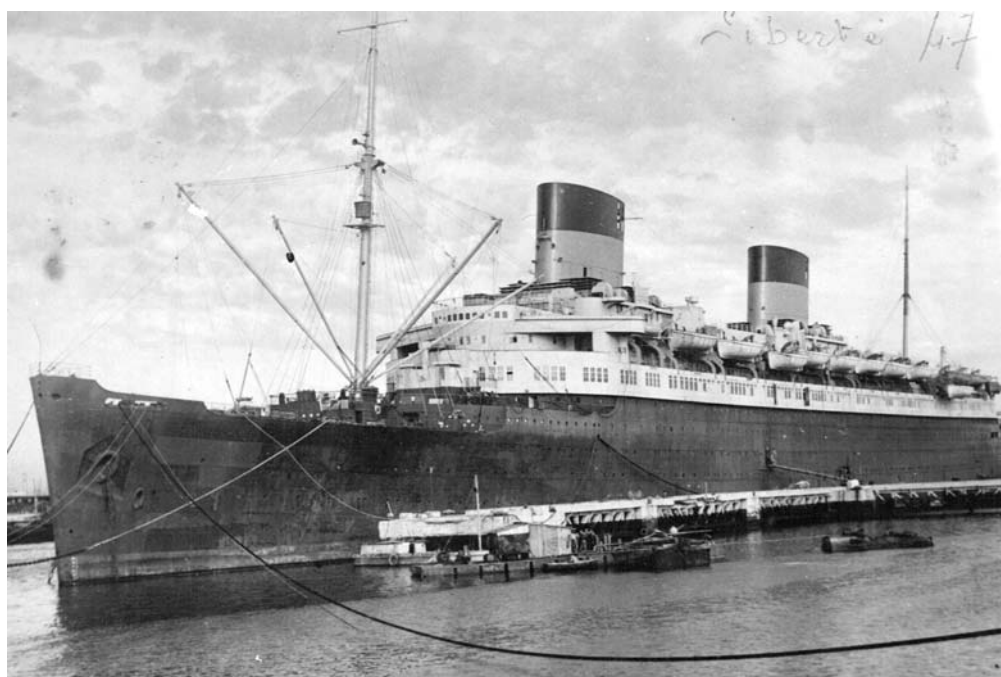


Ci dessus vue du paquebot côté Td toujours vers 10H.

Page suivante, autre vue à peu près au même moment de la gite côté Bd. Puis après son accident à 11h30, reposant sur le fond, l'eau à marée haute arrive au niveau du gaillard d'avant



Quelques mois plus tard, en 1947, le paquebot est sorti de sa mauvaise posture et a repris le cours de ses transformations (cliché ci-dessous)



Pêles Mails (suite)

La semaine prochaine, à l'occasion du Grand Pavois de La Rochelle,
<http://www.grand-pavois.com/> **Maurice UGUEN** sera présent sur le stand de
l'Ancre de Marine, stand N°15 Allée L pour dédicacer son livre : « Capitaine
Hatteras et le passage du Nord Ouest »
voir page 5 du qst/mm 78
<http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/qstmm78>

Un mail reçu de F5YD :
*mon voisin amateur de
brocante m'a demandé à
quoi été destiné l'objet
présenté dans la photo
jointe, j'ai relevé sur le
socle bois l'inscription
gravée made in UK
Captain Fields improved
avez vous déjà vu cet instrument qui pourrait bien être un genre de règle CRAS ?
aux extrémités il y a des 2 molettes en cuivre/bronze
73 gérard f5yd*



Thierry Bressol et F6CVK lui ont répondu et pensent qu'il s'agit d'un modèle ressemblant à la règle "bizarroïde" (c'est un euphémisme) en usage sur les passerelles des navires de Sa Gracieuse Majesté. Comme mes deux amis cités ci-dessus, je pense que la règle de l'Amiral Jean Cras (prononcer Crâ) est d'un usage beaucoup plus aisé. Mais bon comme on dit à Brest, pays natal de l'Amiral : "Chacun est lib dame, chacun fait comme i veut gast"

Cela dit, l'Amiral Jean Cras, était aussi compositeur, ses œuvres sont toujours disponibles sur CD. Voir le très intéressant site :

<http://www.musimem.com/cras.htm>

Reçu de F5FNB à propos du 472 KHz:

Bonjour à tous.très intéressé par cette bande de fréquence je viens de monter un convertisseur VLF/LF. Bien évidemment cette installation succincte ne demande qu'à être améliorée. Y a t il, sur ce forum des fans du fer à souder avec lesquels je pourrais échanger des infos techniques ? Bien cordialement à tous.

N'hésitez pas à le contacter, si vous n'avez pas son ads mail, je me ferai un plaisir de lui faire le qsp.

PÊLE MAILS (SUITE ET FIN)

F1RO m'a signalé que le centenaire de la disparition de Rudolf Diesel sera commémorée les 29 et 30 Septembre prochains. Ces moteurs étaient plus faciles à automatiser que les turbines sur les navires. Par ailleurs, étant beaucoup plus économiques en carburant, les évolutions techniques leur ont permis d'être mis en place sur des unités de plus en plus importantes. Enfin dernier avantage de taille, les puissances en avant et en arrière sont identiques, ce qui est un facteur énorme de sécurité sur les navires.

TRISTES NOUVELLES

Reçu de F6GPX

Bonjour à tous,

Je viens d'apprendre par son épouse Marie-Lise F4AYL que René F5AXG est parti dans le monde des SK la nuit dernière.

René a lutté pendant 3 ans contre sa maladie. Il gardait le moral grâce à la radio et à l'informatique, ses deux passions.

La communauté des radioamateurs perd un de ses membres qui a le plus oeuvré pour amener du sang neuf dans notre hobby : le programme "Exam1" était son bébé et il pouvait en être fier.

Adieu René, nous ne t'oublierons pas

F6GPX Jean Luc

Presque tous ceux qui ont préparé la licence radioamateur ces dernières années ont utilisé les logiciels que F5AXG et F6GPX mettaient gratuitement en téléchargement sur leur site. Je les ai largement utilisés et conseillés lorsque j'ai été amené à donner un coup de main comme formateur. Ils rendaient la tâche extrêmement facile. D'ailleurs tous ceux que j'ai aidés sont maintenant indicatifs. Je partage donc du fond du cœur ce que vient d'écrire Jean Luc. Mais grâce à F6GPX ces logiciels sont toujours disponibles en téléchargement.

=====
Vous avez peut être lu pages 11/12/13 du qst/mm 59

<http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/qstmm59>

l'article consacré au sounder d'étude. Je devais ce matériel, ainsi que d'autres pièces de

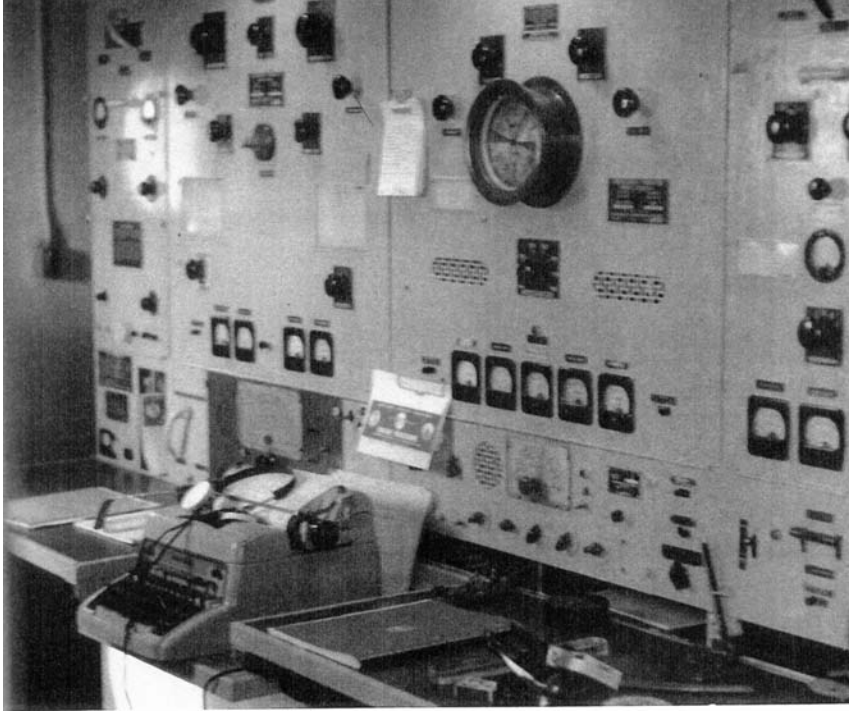


collection à la grande générosité de Philippe/F4MOR. Par ailleurs, c'était un plaisir de lui rendre visite. On apprenait toujours quelque chose avec lui. Je me souviens par exemple du magnifique sextant à bulle qu'il m'avait montré, vous le verrez dans un prochain bulletin. Je me souviens aussi de bien d'autres pièces de collection qu'il n'hésitait pas à prêter lors des manifestations radioamateur. Hélas, Philippe vient de nous

quitter. Mais son souvenir restera pour toujours en nos mémoires. Nous étions plusieurs à être allé lui dire adieu le 19 septembre dernier à Treillières près de Nantes. Que son épouse trouve ici à nouveau mes très sincères condoléances.

Station du SS "Calgary"

Dans l'édition en Anglais de ses mémoires qu'il a eu la gentillesse de me faire parvenir, Robert Lion fait figurer une photo de la station radio du SS "Calgary". Photo qu'il a prise après qu'il ait repeint cette station en gris. Cela m'a rappelé un épisode de ma navigation où j'ai remplacé un collègue qui lui aussi avait repeint une station (Lagier) sur le "Purфина Angleterre/FNUH", mais il n'en avait repeint que la moitié pour bien montrer l'état déplorable de celle ci avant son intervention !!! Pour en revenir au "Calgary", cette photo



m'a rappelé la station que j'ai utilisée (à quelques détails près) sur le "Purфина Portugal/FPZK" en 1959. Je me souviens du récepteur de trafic principal à bande passante si large que l'on entendait en même temps FFL4 sur 8522 KHz et FFS4 sur 8510 KHz. Il a ensuite été remplacé par un RUT5. La veille 500 pouvait s'effectuer soit sur le récepteur de la console (récepteur à réaction), ou sur un récepteur de secours rajouté par la CRM,

alimentation par les batteries de secours 24 Volts que suivait ensuite un vibreur interne au récepteur délivrant les hautes tensions. J'ai donné un récepteur identique que j'ai eu plus tard en ma possession au musée de FFB. Si vous visitez le musée, vous pourrez l'y admirer en même temps que beaucoup d'autres choses intéressantes. Quant à la pendule sur le cadran de laquelle on peut voir les secteurs de silence radio à observer sur 500 KHz, c'est tout à fait la même que celle que j'ai eu sous les yeux pendant les deux embarquements effectués sur le FPZK

Sauf erreur que Robert Lion voudra bien rectifier, on trouve de gauche à droite, l'Auto Alarme et un commutateur d'antenne, le bloc E/R HF, le bloc E/R MF, l'émetteur de secours. Sur les T2 comme le "Purфина Portugal" ex "Grand Teton" lancé à Portland/Oregon où l'équipage français l'a récupéré après le deuxième conflit mondial, les émetteurs étaient alimentés par un groupe convertisseur très bruyant situé sous la console. Un jour, le chat du bord (à l'époque, tous les bateaux avaient à bord des animaux chien ou chat et même parfois les 2). Donc le chat attiré par la tiédeur de l'emplacement où se trouvait le groupe avait décidé de s'y installer pour une petite sieste réparatrice. Lorsque j'ai démarré le groupe, ignorant que Raminagrobis s'y trouvait, j'ai vu le félin bondir de sous la console, tous ses poils dressés par sans doute la peur de sa vie. Inutile je pense d'ajouter que je ne l'ai ensuite jamais revu dans la station. Seule la chienne a continué à me rendre visite, il est vrai que sa corpulence alimentée par un excès de sucreries lui interdisait de se cacher dans les petits recoins. Quant à cette chienne, répondant au nom de "Fifi", un chef mécanicien l'a prise en affection (elle le méritait) et à son débarquement l'a emmenée chez lui où elle a coulé des jours heureux (sans sucreries). Les animaux ne sont pas heureux sur les navires.