

# QSTIMM N° 88



## Sommaire

P. 2 & 3 Nostalgie

P. 4 Pêle Mails

P. 5 à 11 Souvenirs d'un Officier Radio

P. 12 à 14 Engine problem on tanker "Sologne"

P. 15 et 16 Une émouvante utilisation du morse

P. 17 et 18 Diplôme d'Off Radio après 1961

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

## NOSTALGIE

Les vacances sont finies, l'été va bientôt nous quitter, même si actuellement il cherche à se faire pardonner par des températures *"au dessus des normales saisonnières"*, un comportement à la limite de l'acceptable en juillet et en août. Mais bon, on se console, elles reviendront les vacances, même s'il va falloir faire preuve de patience. Les feuilles caduques commencent à tomber, mais comme l'a écrit Pierre Loti, reviendra : *"l'odeur des chèvrefeuilles fleuris sur le granit des murs"*. C'est cyclique !

En revanche, ce qui ne reviendra pas, c'est l'activité des chantiers navals de Nantes. Et quelques photos qu'un ami m'a données dont celle du *"AYVAZOVSKIY"* construit aux chantiers Dubigeon dans notre bonne ville en 1978 m'ont amené à me souvenir de ces années, avec je l'avoue un peu de nostalgie. Lorsqu'au volant de ma superbe Simca 6 qui avait la particularité de consommer autant d'huile que d'essence, j'arrivais en 1957 à l'école d'Hydrographie, juste en face de ces chantiers, il n'était pas rare d'y apercevoir, à quai ou sur les cales, des pétroliers en réparation, des paquebots en finition. Un peu plus en aval, les bananiers blancs de la fruitière (*Maneah, Forecarya*) qui effectuaient des rotations régulières avec la Guinée mettaient une note de gaieté dans la grisaille des pierres environnantes. Pour rajouter encore à la nostalgie, dans la collection de photos que j'ai reçues, figurent plusieurs ferries de la SNCM, dont nul n'ignore les difficultés que cette compagnie rencontre actuellement. Parmi ces ferries, il y avait : le *"Liberté/FNOQ"*, le *Cyrmos/FNKA"*, *"L'Esterel"* ... etc. etc. Vous pouvez voir ci contre la photo du *"Liberté"*. On peut s'amuser comme pour un jeu des 7 erreurs à comparer avec la photo du *"AYVAZOVSKIY"* qui se trouve sur la couverture de ce bulletin. D'abord, sur la cheminée du Liberté, il n'y a pas les outils. Simon, un ami Corse, de Petreto Bichisano, près d'Ajaccio avec qui j'ai navigué m'a dit un jour : *"Ce genre d'outils, ce n'est pas très bien vu chez nous !"*. En outre, regardez la différence des deux navires en ce qui concerne le nombre d'antennes. Mais il y en avait pratiquement autant sur les chalutiers Russes que j'ai vus à Luanda en 1987. Je crois que la veille sur tous ces navires était H24, même au port. On ne va pas critiquer, ça donnait du boulot aux Radios. Pour en revenir à toutes ces photos de navires construits à Nantes, elles ornaient le menu du repas organisé par le Comité d'Etablissement de Dubigeon Normandie après les essais en mer. Sympa, non. Ce repas avait lieu au Loroux Bottereau, près de Nantes, en plein pays du muscadet! Heureuse époque.



Mais on n'a pas tout perdu à Nantes, pour ceux qui ont longé le quai de la Fosse et en gardent le souvenir, esthétiquement parlant, il n'a pas énormément changé. Même si le nombre de *"bistrots"* a quand même considérablement diminué, et la circulation automobile considérablement augmenté. En revanche, cet été, je suis allé passer quelques jours près de Toulon. Il était donc impensable de ne pas aller faire un petit tour du côté des Bormettes où se trouvait jadis le château qui abritait l'école des Radiotélégraphistes de la marine Nationale et où j'ai comme beaucoup d'autres fait un petit séjour pendant mon service militaire. Séjour dont je garde d'ailleurs un excellent souvenir. C'est fini, adieu pour nous les Bormettes qui ont ensuite été récupérées par France Télécom et sont maintenant un centre de vacances.

Mais il y a pire, pour ceux qui ont connu Toulon et "Chicago", là, c'est la cata !! Ci dessous 2 images du "Chicago" 2014. Avouez que ça a bien changé et que vous ne risquez plus guère d'y croiser une bande de marins en goguette chantant des airs dont la décence m'interdit de reproduire ici les paroles mais que ma mémoire n'a pas oubliés.

De toute façon vous aurez du mal à croiser le moindre pompon rouge dans les rues de Toulon. C'est pourquoi je vous en ai mis un à côté pour vous porter bonheur. Les seuls uniformes que l'on puisse maintenant apercevoir ce sont ceux des pilotes d'Air France à la TV, mais comme on dit outre Atlantique, où les avions de cette compagnie sont aussi rares que les tenues des militaires dans nos rues : "That's a horse of a different color"



Enfin tranquillisez vous quand même, il y a encore des bateaux dans le port. Ils sont même souvent impressionnants. Ci dessous deux photos où vous pouvez apercevoir le Dixmude, le Tonnerre et le Mistral, ainsi que le La Fayette. Je crois que les 2 BPC ont un sister ship à St Nazaire qui fait beaucoup parler de lui.



Dans ce numéro vous trouverez aussi la suite des souvenirs de notre ami Robert Lion. Et également une nouvelle page à ajouter aux souvenirs de Laurent/F5DVL que vous avez pu lire dans de précédents qst/mm. C'est en anglais car cela était destiné à répondre à des questions posées par un correspondant Hollandais, ancien ingénieur des chantiers Feyenord où ont été construits plusieurs pétroliers dont Laurent parle dans ses souvenirs.

Bonne lecture et 73.....André/F6GIN

## Pêles Mails



Dear Sparks,  
our friend and colleague R/O Giuliano SANDAL - i1SAF as coordinator of the special radio activity "ENIGMA" would like to inform you through this mailing list about the "*ENIGMA Traffic*" will be "*on the air*" on the coming 26th September.  
All infos on URL:

<http://www.trafficlist.net/category/news/>

Best regards,  
Alfredo DE CRISTOFARO - IK6IJF

Un intéressant site maritime à visiter (message trouvé sur Escales Maritimes)  
<http://escales.wordpress.com/2014/09/22/au-quebec-lheritage-maritime-sous-petites-voiles/>  
*Une petite visite sur mon site Le Havre Grands Navigateurs à la page Champlain 1604 devrait vous intéresser. Amicalement. Claude.*  
<http://www.le-havre-grands-navigateurs-claudebriot.fr>

Jean-Louis/F6CVK m'a signalé une adresse à propos du bunker de la Rochelle, merci J-Louis :  
<http://www.bunkerlarochelle.com/le-musee/lhistoire-du-bunker/>

Reçu de Maurice/F6CIU : (voir page 4 du qst/mm 78 :  
<http://f6gin.pagesperso-orange.fr/QST/qstmm78>  
*à suivre ici le début de l'aventure ;*  
<https://www.flickr.com/photos/127087869@N05/>

Very sad news received from Alfredo IK6IJF 09/14  
Dear Sparks,

I have just received a sad message from our colleague Lino PAPPALARDO, our colleague R/O Elio FRASSI passed away tonight, with a great regret I have to inform all of you on this mailing list, Elio was well known by several of you especially for his activity during the Maritime Radio Day. Elio after a long period on board cargo ships entered in Rome Radio and he spent his life in the main Italian coast radio station where he was very estimated from all the IAR crew. I have spoken with Elio several times and I have no words to describe his personality a great heart a real gentleman. I include the link with his profile:

<http://www.trafficlist.net/radio-officer/elio-frassi/>

# **SOUVENIRS D'UN OFFICIER RADIO**

## **Par Robert Lion**

**(suite de la page 6 du QST/MM 87)**

### **POUSSIÈRE ROUGE SUR LA JAMAÏQUE**

L'hiver de 1961 a été rude : du froid, de la pluie, de la neige fondue, des gelées, de la neige. Je n'étais plus habitué à ce dur climat du Nord Est de la France. Et malgré le plaisir d'être en famille, je ne tardai pas à m'ennuyer et je sentais de plus en plus l'impatience m'envahir. Nous habitions à Metz, place Saint Louis. Les constructions de cette place carrée datent du Moyen Age, les trottoirs sont surmontés d'arcades. C'est dans l'appartement où nous habitions que ma mère avait vu le jour. Situé au troisième étage, il comportait deux chambres à coucher.

Mon père voyageait comme représentant pour des fabricants de dessous féminins et de gants de cuir. Souvent, je l'accompagnais dans ses tournées des trois départements d'Alsace Lorraine et du territoire de la Sarre. Il conduisait sa fidèle 403 Peugeot, visitait ses clients, leur présentait les derniers échantillons et prenait leurs commandes. Les affaires marchaient bien, il y avait très peu de chômage en 1961. Les mines de charbon et de fer alimentaient les hauts fourneaux et les ouvriers gagnaient suffisamment pour se nourrir et se vêtir, eux, ainsi que leurs familles. Le général de Gaulle, revenu au pouvoir comme président de la Vème République en mai 1958, essayait de mettre un terme au conflit Algérien où de nombreux jeunes français avaient perdu la vie. Cette guerre inutile, sanglante et interminable épuisait les ressources économiques de la France, et freinait l'ambition du général qui voulait redonner à son pays sa grandeur passée, et désirait ainsi lui permettre de retrouver sa place parmi les grandes nations. Pour y parvenir, il fallait absolument accorder l'indépendance aux rebelles algériens, et leur céder ces départements, français depuis 1830. De Gaulle qui était prudent et prévoyant l'avait compris depuis longtemps. Cependant, son plan générait une forte opposition. Il y avait en Algérie un million de Français et 9 millions de Kabyles et d'Arabes. Les français étaient les descendants des "Pieds Noirs" qui, de même que les pionniers de l'Est Américain, avaient conquis ce territoire situé entre la Méditerranée et le désert Saharien, l'avaient cultivé et rendu fertile, avaient construit les villes d'Alger, d'Oran, de Mostaganem, de Philippeville. Il y avait aussi une forte opposition à de Gaulle parmi les officiers d'active. Après la libération de notre pays et la victoire acquise sur les nazis en mai 1945, la plupart d'entre eux sont partis en Indochine, où ils ont combattu héroïquement, mais ont finalement souffert de l'humiliation de la défaite, obligés d'abandonner l'ex colonie après la terrible débâcle de Dien Bien Phu. Ceux ayant survécu, dès leur retour du Viet Nam, combattaient à nouveau, cette fois contre les rebelles algériens. Ils ne voulaient pas d'une autre défaite, et refusaient par conséquent d'abandonner encore une portion du territoire national. "Algérie Française" était leur cri de ralliement et ils maudissaient de Gaulle.

J'avais adressé plusieurs courriers à M. Southwell, le chef du personnel de "National Bulk Carriers" à New York, lui proposant mes services pour un embarquement en qualité de Radio. Mon père avait du mal à réaliser que c'était surtout de l'eau salée qui coulait dans mes veines. Bien au contraire il pensait qu'il était temps pour moi d'arrêter ma vie d'aventures, de trouver un bon métier comme le sien, et de me marier avec une jeune fille de notre milieu

bourgeois. Mais je n'avais pas très envie de me "sédentariser", surtout pas à Metz, pas plus que je ne souhaitais lui succéder dans sa profession. Je souffrais de claustrophobie aigüe. Je me sentais comme enfermé, si loin de l'Océan, et je me languissais de ma petite amie Japonaise si éloignée de moi, à Kure. Seule ma mère me comprenait. Nous avons toujours été très proches l'un de l'autre, partageant les mêmes idéaux, lisant les mêmes livres. Nous pouvions discuter et débattre sur toutes sortes de sujets, et même si nous n'étions pas toujours d'accord sur tout, nous n'entrions jamais en conflit. Nos échanges étaient très bons. Plusieurs fois, à la fin de l'hiver et au début du printemps, j'ai pris le train jusqu'à Paris, ou jusqu'à Strasbourg pour rencontrer mon amie Liliane. Nous avons une relation amoureuse depuis 1945. Nous nous quittions, puis nous nous retrouvions, mais n'avions jamais tout à fait rompu le contact. A la mi février, mon inactivité finit par me peser, et grâce à un ami de la famille, j'ai trouvé un job dans une entreprise de déménagement et de dépôt de meubles. Ils avaient besoin d'un interprète français anglais. En 1961 la France était encore membre de l'OTAN. Beaucoup de membres du personnel militaire et civil américain étaient stationnés sur les bases de l'US Army près des villes de Verdun, Toul, Etain. Ma société était chargée du transfert des meubles et différents objets appartenant à ces personnels qui effectuaient des rotations avec les USA. Mon travail consistait à traduire les inventaires de meubles et matériels d'anglais en français, de surveiller la mise en colis et les déménagements, de faire la liaison entre les français et les américains, d'arbitrer éventuellement tous les conflits, mais il n'y en a jamais eu. Je m'entendais très bien avec les américains ainsi qu'avec mes collègues français et j'étais très apprécié par mes employeurs. J'aimais bien ce travail. En outre, on m'avait confié pour mes déplacements une rigolote petite deux chevaux Citroën que j'avais beaucoup de plaisir à conduire dans la campagne Lorraine. Un jour, ayant terminé mon travail un peu plus tôt que d'habitude, j'en ai profité pour visiter les champs de bataille de la première guerre mondiale près de Verdun.

Fin mars, j'ai reçu une lettre de Mr Southwell qui me proposait d'embarquer comme opérateur radio sur un navire neuf dont on achevait la construction dans les chantiers de NBC à Kure. J'avais à obtenir un visa pour me permettre d'embarquer au plus proche consulat US, il me fallait aussi prendre une réservation sur le vol Air France Paris New York du 21 avril, afin de pouvoir me présenter aux bureaux de la compagnie à mon arrivée. Je suis parti pour Paris au début de la semaine. Mon amie Liliane avait pris quelques jours de congés, et mes parents nous ont rejoints trois jours avant le départ pour New York. C'était le temps idéal "April in Paris", ensoleillé et chaud. Les arbres tout au long des Champs Elysées et des grandes avenues avoisinantes étaient en fleur. Il en était de même pour les massifs des Tuileries, du Luxembourg et des autres parcs de la capitale. André Malraux (l'auteur de la Condition Humaine et de l'Espoir) était le ministre de la culture du Général de Gaulle. Il avait fait entreprendre le nettoyage de tous les vieux monuments et immeubles anciens de Paris, noircis par des siècles de poussières accumulées, outrages du temps encore amplifiés par l'actuelle pollution urbaine. Maintenant tout était propre et éclatant de blancheur sous le soleil de ce printemps 1961. Les terrasses des cafés étaient remplies d'une foule de gens heureux. Nous sommes montés au sommet de la tour Eiffel, et avons fait un tour sur les bateaux mouche de la Seine jusqu'aux pieds de la cathédrale Notre Dame de Paris. Nous avons pris quelques verres aux terrasses des célèbres cafés de St Germain des Prés et dîné dans des petits bistrot du quartier Latin. A Orly, j'ai quitté mes parents avec beaucoup de tristesse. Je ne savais pas que c'était la dernière fois que je voyais ma mère en parfaite santé, vêtue avec classe et élégance.

C'était ma première traversée de l'Atlantique Nord, à bord d'un Boeing 707. La nourriture était délicieuse, le champagne et les vins à profusion. Le Commandant de bord m'a

autorisé à visiter la cabine de pilotage, où il m'a montré les instruments de navigation et de télécommunications.

A New York, comme à l'accoutumée, je suis descendu à l'hôtel restaurant basque de Valentin Aguirre, le Jai Alai à Bank Street dans Greenwich Village. Les chambres, propres et confortables, n'étaient pas très chères. J'étais ami avec la famille Aguirre depuis 1958, c'était en quelque sorte mon "chez moi loin de chez moi" à New York. Le lendemain de mon arrivée, la radio, la TV et les journaux parlaient du putsch d'une partie de l'armée française contre le général de Gaulle. Toutes les communications depuis et vers la France étaient coupées. J'ai remercié le Seigneur de m'avoir laissé partir le jour précédent. Le putsch avait eu lieu à Alger, où seuls, quelques régiments et quelques unités de la Légion Etrangère s'étaient ralliés. La plupart des hommes de troupe étaient des appelés et étaient restés fidèles à la République. A Paris tout le monde craignait un assaut aérien des insurgés Algériens. Mais il n'eut pas lieu. Quant à moi, je ne m'inquiétais pas pour mes parents, et très vite j'ai pu leur téléphoner pour leur confirmer le bon voyage que j'avais effectué et mon arrivée sans problème. En deux ou trois jours, le général de Gaulle a rétabli l'autorité de la République sur le territoire Algérien. Mais quelques uns des rebelles se réfugièrent dans la clandestinité et après avoir formé "l'O.A.S.", (Organisation de l'Armée secrète), démarrèrent une campagne de terreur, d'assassinats et d'attentats à la bombe, dans l'espoir de mettre un terme aux négociations de paix entamées par de Gaulle pour mettre fin au conflit. Plusieurs attentats eurent comme cible le général lui-même.

Après m'être présenté à Universe Tankships, j'ai été envoyé à Norfolk, en Virginie pour embarquer sur le "SS Spruce Woods/ELYP", un cargo, chargeant du charbon vers Yokohama et devant ensuite après déchargement rejoindre Kure au Japon où il allait être désarmé. Le Commandant était un vieil américain rouspéteur, grand amateur de bour-



bon parfois jusqu'à l'excès. Une fois le chargement terminé, après que l'équipage eut nettoyé les ponts, et que j'aie moi-même enlevé la poussière de charbon et la suie sur les antennes de radio et du gonio, nous avons appareillé et quitté la baie de Chesapeake, doublé Cape Hatteras, et sommes entrés en mer des Caraïbes par le passage sous le vent, en route vers Cristobal pour franchir le canal de Panama. Comme toujours, j'ai été très intéressé par les écluses géantes de Gatun, Pedro Miguel, Miraflores, attentif à tous les navires de tous types et toutes nationalités qui transitaient via le canal en même temps que nous. J'étais heureux de me retrouver à nouveau au travail, en mer, à bord d'un navire. J'avais une totale confiance dans le sens marin du "Vieux",<sup>voir note</sup> en dépit de sa personnalité un peu étrange. J'étais certain qu'à

Note: Dans la marine marchande Française, le Cdt est surnommé : "le vieux" ou "le tonton"

bord d'un navire de la "National Bulk Carriers", une situation comme celle que j'avais connue à bord de "l'Olympic Rock" ne pouvait pas se reproduire.

Nous n'avons pas rencontré de mauvais temps lors de notre traversée du Pacifique. Au printemps de 1961, Yokohama était un port très fréquenté. Le "Spruce Woods", comme des douzaines d'autres navires dut attendre au mouillage pendant plusieurs jours qu'un poste à quai se libère. Ma présence n'étant pas indispensable à bord, j'en profitai pour me rendre à terre afin de reprendre contact avec ce port qui avait été par le passé une de mes escales favorites. Cela faisait un an et demi environ que je n'étais pas revenu au Japon. J'ai remarqué un changement. Les gens étaient moins amicaux, les prix plus élevés. Il y avait davantage de trafic et les rues étaient plus peuplées. A Tokyo, c'est en vain que j'ai cherché une petite rue étroite tranquille et intime où se trouvaient de nombreux restaurants "sushi", ainsi que des petits bars où j'aimais bien traîner. Je n'ai pas pu la retrouver. De nombreuses nouvelles constructions s'élevaient, ainsi que des voies de circulation permettant d'y accéder, il y avait beaucoup de tours d'habitation. Après avoir déchargé notre cargaison à Yokohama, nous avons navigué au large des îles Honshu et Shikoku côte Est et avons pénétré dans la mer intérieure via le détroit de Bungo Suido et sommes arrivés aux chantiers NBC à Kure où le "Spruce Woods" devait être désarmé. J'étais de retour dans ma "home town", là où m'attendait mon amie Motoko-San. J'ai déménagé toutes mes affaires depuis le navire vers le "Sen-i Hôtel" et nous sommes partis en taxi passer quelques jours heureux dans une station thermale dans les montagnes près d'Hiroshima.

Notre nouveau navire était le "SS J. Louis/5MGC". Il était affrété par Reynolds



Aluminium Company pour transporter de la bauxite brute depuis la Jamaïque vers le Texas. (la photo ci-dessus représente le SS Richard, sister ship du Jean Louis). Avec notre vieux Commandant rouspéteur qui bien sûr ne manqua pas d'embarquer son tord boyaux favori, les officiers du "Spruce Woods" furent transférés sur le "Jean Louis". Notre "Vieux" n'employait pas un langage trop châtié. Tous les trois ou quatre mots qu'il prononçait étaient précédés d'un juron. On peut dire qu'il était assez désagréable. Mais il avait besoin de moi pour gérer la paperasse et me laissait entièrement tranquille, je travaillais à mon rythme. Quant au personnel d'exécution, il était japonais, originaire d'Okinawa. J'en ai reconnu plusieurs, rencontrés précédemment sur la drague "Zulia" et "l'Universe leader". Ils étaient durs au travail et en même temps c'étaient d'excellents marins. Ils ne causaient jamais de problème, étaient d'un abord très facile et donc très appréciés par les dirigeants de D.K. Ludwig à cause de leur loyauté et de leur efficacité. Le "Jean Louis" comme la drague "Zulia" avait besoin de leur compétence à cause de la sophistication du système de déchargement, assemblage compliqué de tapis roulants.

Le vieux Jessie Bird n'était plus le "Commandant Amiral", voir note de la flotte de Ludwig. Borjeson également avait quitté NBC pour s'établir comme shipchandler à

**Note** : Expression utilisée dans la marine marchande française désignant le Cdt le plus ancien.



Maracaïbo. Nous avions à bord de bonnes provisions de bœuf Australien, d'agneau, de fruits et de légumes frais. Et notre steward pouvait nous offrir de bons repas. Tous les emménagements se trouvaient à l'arrière : le compartiment de la machine, la cuisine et les carrés, les logements du Commandant, du Chef mécanicien et ceux des officiers, ainsi que la station radio. Tout les cabines et logements avaient l'air conditionné. L'équipement Radio était composé du tout nouveau RCA 6-U. Ma cabine jouxtait la cuisine, et souvent le matin je me réveillais avec l'odeur des œufs frits du petit déjeuner qui cheminait via les ventilateurs. Dans le château milieu, il n'y avait que la passerelle, le local gyro, et la chambre des cartes. Les concepteurs du navire avaient tiré les leçons du naufrage du "*Sinclair Petrol Ore*" : toutes les embarcations de sauvetage étaient à l'arrière, et l'émetteur d'embarcation se trouvait dans la station radio.

A la Jamaïque, le minerai de bauxite est une terre de couleur brune. Il est raclé à la surface des champs par des bulldozers. Mis ensuite à sécher dans des entrepôts, puis, sous la forme d'une poudre rougeâtre, chargé au moyen de tapis roulants dans les cales de notre navire.

Une fois de plus, la traversée du Pacifique d'Ouest en Est se déroula dans de bonnes conditions, et nous avons récupéré en franchissant la ligne de changement de date (180°) la journée que nous avions perdue à l'aller en faisant une route Ouest. Le "*vieux râleur*" nous a quitté à l'arrivée à Balboa, remplacé, à ma grande satisfaction et à celle de tous par mon vieil ami Gerhard Krause. Malheureusement le vieux s.....emporta avec lui non seulement ce qui restait de son alcool mais également toute la comptabilité ! Le Cdt Krause, avec mon aide a dû ensuite passer de nombreuses heures pour refaire les fiches de paie, le compte des heures supplémentaires effectuées depuis Kure, l'inventaire des articles de pacotille et de la cave. Nous avons apprécié ensuite un transit tout à fait calme via le canal de Panama.

Nous faisons route sur Ocho Rios, sur la côte Nord de la Jamaïque. A l'époque c'était



encore une colonie Britannique. Le "*Silver Sands Hôtel*" a eu la gentillesse d'accorder aux officiers du "*Jean Louis*" l'accès au bar et à la plage privée. J'en ai bien profité pendant notre escale d'une semaine. Deux années plus tard, j'ai vu à Paris, un des premiers James Bond "*Docteur No*" et j'ai reconnu les tapis roulants sur les quais où le "*Jean Louis*" chargeait sa cargaison de bauxite. Lors de ma première visite au "*Silver Sands Hôtel*"

j'ai fait la connaissance d'une adorable jeune Jamaïcaine. Elle avait une peau douce couleur miel foncé. Le long de la côte, nous avons découvert une plantation abandonnée, et allongés sur nos serviettes, à l'ombre des cocotiers, nous avons passé d'amoureux après midis, nous rafraîchissant dans les fraîches eaux bleues du lagon.

Une couche épaisse d'un centimètre et demi de poussière rouge recouvrait toutes les parties extérieures du navire après chaque chargement ou déchargement. A Corpus Christi, la

cargaison passait du tapis roulant du navire sur un autre très long tapis roulant à terre, pour être stockée en tant que matériel stratégique dans d'énormes structures. Le navire était complètement entouré de nuages de poussières rouges. J'allais à terre vêtu d'un imperméable plastique bien serré, des serviettes protégeant ma tête et mon cou. Mais cette saleté réussissait à pénétrer partout, et j'en trouvais ensuite dans tout mon système pileux même dans les parties les plus intimes de mon anatomie. Lorsque nous quittions le port, il y avait presque deux centimètres de poussière rouge sur les ponts et les superstructures du "*Jean Louis*" et je devais passer plusieurs heures pour nettoyer les isolateurs d'antenne et le cadre gonio au dessus de la passerelle.

Lors du premier voyage, au départ d'Ocho Rios, nous avons reçu un avis d'ouragan émis par le bureau météo de Miami. Un sévère cyclone tropical approchait rapidement. Je ne me souviens pas de son nom<sup>voir note</sup> mais il était annoncé comme énorme. Le Captain Krause décida de rester à l'abri, un peu au large de la côte, et d'attendre que le cyclone soit passé. Nous avons donc fait des ronds dans l'eau à petite vitesse pendant deux jours, et toutes les trois heures j'envoyais un message d'observation (OBS) à la plus proche station côtière US. Cela nous a valu une lettre de félicitations du National Weather Service (Service Météo National) et le Captain Krause concrétisa son "Good Job, Sparks" (Bon travail, Radio) en m'accordant un bon paquet d'heures supplémentaires.

Comme pour toute mécanique nouvelle et non encore testée, de nombreux incidents se produisirent avec l'installation des tapis roulants. Une fois que l'ouragan eut atteint la terre et qu'il n'y avait donc plus de danger pour la navigation dans le golfe du Mexique, nous reçûmes l'ordre de faire route sur Galveston, où les ingénieurs de la société ayant fabriqué le tapis roulant devaient démonter l'installation pour y apporter des modifications. Donc, l'ouragan avait atteint la terre et Galveston ressemblait à une ville ayant subi un bombardement en temps de guerre. La loi martiale était en vigueur. Les rues, recouvertes de décombres étaient patrouillées par la garde nationale. J'ai vu de nombreuses automobiles collées aux branches basses des arbres.

Cela prit deux jours aux ingénieurs pour modifier le système du tapis roulant. Nous avons alors fait route vers Corpus Christi pour notre premier déchargement. L'ouragan avait dévasté toute la côte du Texas. J'ai vu des épaves de douzaines de voiliers et de vedettes à moteur dans le chenal d'entrée menant à Corpus Christi.

Officiellement, au Texas, on ne servait pas d'alcool fort dans les bars. Il y avait toutefois des clubs privés, identiques aux "*speakeasies*" de la période de prohibition. Il fallait montrer la carte d'identité de marin au guichet de la porte pour être admis, ensuite on cachait la bouteille de whisky dans un sac en papier. Je trouvais cela un peu hypocrite et surtout stupide. On arrivait souvent à Corpus Christi le samedi matin et nous repartions le dimanche après midi. Je louais une chambre dans un des meilleurs hôtels, et tout de suite, je me mettais sous la douche afin de me débarrasser de la poussière rouge qui avait réussi à pénétrer malgré le rempart de l'imperméable et des serviettes jusqu'à mes parties les plus intimes. Il n'y avait pas grand-chose à faire à terre, je faisais du lèche vitrine, en cherchant quelques librairies, m'offrais un bon steak pour le dîner, et allais voir le dernier film sorti. Le dimanche, je faisais un bon repas (encore un bon steak Texan, mais je n'en profitais pas complètement, car, au Texas, le dimanche, on ne commençait à servir la bière et le vin qu'à partir de 13 heures, et comme on appareillait vers 14 heures, c'était l'heure à laquelle je

**Note :** Il s'agit sans doute de l'ouragan "Carla"

devais revenir à bord. Il me fallait donc arroser mon repas de soda ou de Sweppes, c'était un peu dur pour le "Frenchy" qui aime bien son "pinard" !

J'aimais bien naviguer avec le captain Krause. Notre amitié remontait à 14 mois lorsque nous nous étions rencontrés sur le "*Petro Queen*". Sous son commandement, le navire était propre et le rendement excellent. Personne n'osait discuter ses ordres, mais il était apprécié de tout l'équipage. Il fallait, lorsque nous n'avions pas de mauvais temps, environ trois jours de navigation pour atteindre Ocho Rios depuis Corpus Christi. Le chargement prenait une journée et nous repartions le matin suivant. En mer, j'étais occupé avec l'habituelle paperasserie, les déclarations de douane, les bulletins de paie, les relevés d'heures supplémentaires, les listes d'équipage, les inventaires, les comptes. C'est le Captain Krause qui s'occupait des rapports de voyage et de la correspondance avec la compagnie.

Par deux fois, nous sommes allés charger de la bauxite à Miragoane, sur l'île de Haïti. Je n'avais jamais de ma vie rencontré misère aussi atroce que celle que j'ai pu constater dans cette petite ville à l'Ouest de Haïti. Je suis devenu ami avec un des cadres de la société de bauxite. Il n'était pas très bien accepté par certains car sa peau était beaucoup plus blanche que les leurs. Ses deux enfants suivaient leurs études secondaires par correspondance grâce à un institut français de haut niveau. Il me faisait confiance, et me contait les terribles conditions imposées au peuple par la police digne de la Gestapo des "*Tonton Macoute*", la corruption du régime des Duvallier. A terre, dans les bars et les boîtes, j'ai côtoyé ces horribles personnages, je les ai vus danser avec de gros revolvers dans leurs poches arrière ou à leurs ceintures, contrôlant leur "*cheptel*". Mon ami m'invitait souvent dans sa maison. Lorsque je partais, il me donnait de gros ananas de son jardin et de beaux homards à ramener à bord. Des US, je lui ai rapporté des bouquins, des outils, et d'autres objets utiles qu'il ne pouvait pas trouver à Miragoane. Mais je n'ai jamais fait de contrebande, ni ne lui ai jamais demandé un centime pour ce que j'amenais pour lui et sa famille. Deux fois aussi, nous avons chargé à Port of Spain (Trinidad). C'était un agréable port d'escale, où il y avait de nombreux pubs et clubs où l'on servait de délicieux punches.

Au printemps de 1962, le "*Jean Louis*" est allé en carénage pendant cinq jours à Mobile (Alabama). Les azalées étaient en fleur en face de l'*Admiral Semmes Hotel*" mais une odeur d'œufs pourris, provenant d'une papeterie dans les faubourgs, enveloppait la ville. Un vieil ami rencontré deux ans plus tôt, m'a présenté à une de ses anciennes relations, et nous avons passé du bon temps pendant que le navire était en cale sèche.

En mai, j'ai reçu un courrier de la maison. Ma mère avait un cancer. J'ai lu entre les lignes qu'elle était en phase terminale. Le Captain Krause demanda aux agents de la compagnie à Corpus Christi de me rapatrier en France. J'ai dit un triste au revoir à mon Commandant et à mes collègues et j'ai pris l'avion de Corpus Christi à New York. De New York, un vol Air France m'a ramené à Paris d'où j'ai pris un train pour Metz à la gare de l'Est..... à suivre dans le prochain bulletin

## Souvenirs From Laurent Maugendre

(engine problem on tanker "Sologne" seen from Radio Officer side)

After having sailed on some cargo ships under French flag for 2 years or so since 1947, and having completed my military service, then compulsory in France, I joined SFTP (Société Française des Transports Pétroliers) in 1949. It was shortly after WW 2, and crude oil loaded mainly in Persian Gulf was still arriving in France in tankers built around 1937. SFTP owned several of these vessels bought in 1938 whose GT was approximately 10,000T and DW 15,000T (Bourgogne, Lorraine, Roussillon, Champagne). Some of these tankers like "Saintonge" were under command of the Allied forces during the war and won decoration (Croix de guerre = War Cross) later for their brave behaviour.

SFTP was founded in 1938 by Mr Hypolite Worms and became thanks to him after WW 2 one of the most important French Company of tankers if not the greatest. I sailed as R/O on board some of these ships between 1949 and 1953:

"**Dauphiné**" from sep 6<sup>th</sup> 1949 (Marseilles) until oct 29<sup>th</sup> 1949 (Port de Bouc), then went back for a short period to a cargo Cy and soon after returned to SFTP i.e. :

"**Touraine**" from march 5<sup>th</sup> 1950 (Brest) until oct 22<sup>nd</sup> 1950 (Rouen)

"**Brière**" from oct 26<sup>th</sup> 1950 (Bordeaux) until dec 13<sup>th</sup> 1950 (Bordeaux)

"**Dauphiné**" from march 3<sup>rd</sup> 1951 (Port de Bouc) until may 31<sup>st</sup> 1951 (Marseilles)

"**Dauphiné**" from june 9<sup>th</sup> 1951 (Marseilles) until sep 20<sup>th</sup> 1951 (Port de Bouc)

"**Vendée**" from nov 11<sup>th</sup> 1951 (Saint Nazaire) until jan 27<sup>th</sup> 1952 (Saint Nazaire)

"**Touraine**" from jan 28<sup>th</sup> 1952 (Martigues) until june 7<sup>th</sup> 1952 (Port de Bouc)

"**Limousin**" from sep 2<sup>nd</sup> 1952 (Saint Nazaire) until feb 11<sup>th</sup> 1952 (Marseilles)

"**Saintonge**" from may 2<sup>nd</sup> 1953 (Liverpool) until jul 9<sup>th</sup> 1953 (Marseilles)

"**Vendée**" from jul 14<sup>th</sup> 1953 (Saint Nazaire) until oct 18<sup>th</sup> 1953 (Le Havre)

Around 1948, SFTP had decided to order new ships, and among the chosen shipyards, there was N.V. Feyenoord Ship Yards in Schiedam. A Danish engineer, Mr Dons Petersen came and settled down in Paris to represent the Yard close to a SFTP technical manager Mr Achard. The size of the first tanker (Orléanais) launched in 1951 was around 17,000T DW and she was fitted with a Doxford engine of 5500 BHP. Later, for following ships, the DW was increased up to 20,000T DW (Camargue) and the engine always a Doxford up to 7750 BHP.

"Orleanais" was launched on sep 1951.

I signed on "**Orléanais**" in dec 12<sup>th</sup> 1953 (Saint Nazaire). I signed off in Marseilles On june 19<sup>th</sup> 1954. And after on two another ships built in Feyenoord:

"**Languedoc**" from aug 7<sup>th</sup> 1954 (Rotterdam) until jan 12<sup>th</sup> 1955 (Le Havre)

"**Camargue**" from march 14<sup>th</sup> 1955 (Port de Bouc) until sep 9<sup>th</sup> 1955 (Rotterdam)

On these ships, there was no big engine problem, as far as I know. However we had a big trouble on the last vessel:

"**Sologne**", I signed on in Rotterdam on nov 11<sup>th</sup> 1955. For the 2 first months the time was passing by as usual on such tankers, with the always appreciated transit through Suez Canal where we can get mail and buy some souvenirs. But on monday Jan 23<sup>rd</sup> 1956, by nice weather, some days after we had left Port Said, as we were proceeding in the straits of Messina with a full cargo of crude oil loaded in Umm Said (P.G.), to be discharged in UK for

Shell Cy, usual charter of our ships, I was keeping watch in the radio room, when all of a sudden, I heard a big noise, something like an explosion, and the engine stopped. After a while the Captain and the Chief engineer M. Jamin (who was in the shipyard for supervision during construction), came in the radio office and the captain asked me to call M. Achard in Paris as soon as possible. In 1955, the medium wave (calling on 2182) was the only possibility available to establish a telephone call. I tried to call Marseilles radio, but we were too far away. Eventually, the link was established through Monaco radio. And M. Achard came on the line. He was very surprised, because it was then very unusual for him to receive a call from a ship, he was likely unaware of the possibility. So his first question was: "Where are you, he said, at sea or ashore?". The chief engineer explained to him that he was calling urgently from the ship because a bolt on the crank head of cylinder 6 had just broke down, and the main engine was presently stopped. With M. Achard's agreement, the chief engineer studied the possibility to isolate the defective cylinder, in order to restart the engine on 5 cylinders. Unfortunately, the vessel was too close to shore, there was a serious risk to go aground. That's why a tug from the French Navy was called, the name of which was "Bélier". She came from Bizerte and arrived early the following morning jan 24. The "Sologne" was towed by her to Bizerte roads where she arrived on jan 25 around midday. The engine was then ready to run on 5 cylinders, after the engineers had isolated cylinder 5 during the voyage, and they dropped anchor with engine help. And the vessel set sail from Bizerte on dec 28th proceeding to Lavera (near Marseilles) where she arrived dec 31st to discharge her cargo. That took some time because the first ship sent by Shell to take the cargo got a problem with her boiler, and it's a second vessel which started to pump the oil only on feb 7th. After complete discharge, the "Sologne" went at sea to clean the tanks and get them gas free.

A ship repairer representative of Doxford was given the task to repair the damage. Personally I signed off in Marseilles on feb 23rd 1956.

I have been told later that the complete repairing took several months (until dec of the same year) due to many problems, i.e. the aft part of the shaft corresponding to cylinders 4,5,6 was found damaged too and it was necessary to send it back to Schiedam. Then it was the turn of the fore part of this same shaft. They came back the following august but fell down from the wagon! There was no damage but this accident provoked a new delay.

"Sologne" (launched in 1954) had another breakdown in 1963 in Atlantic Ocean and was towed to Fos (near Marseilles)

She was renamed "Spartan Lady" in 1972 and broken in two parts off New York

As for me, in 1956, after having left for good, with some regret however, these new tankers built in Schiedam, I signed on again on a very old one "Dauphiné" on april 23rd 1956 until sep 17th, that was my next to the last ship. The last one was a T2 tanker "Berry" from oct 30th 1956 until mar 07th 1957. After that, I joined a company in my hometown Nantes as radio engineer. Therefore I used to go on board ships to repair radio installation. That's why, one day I was asked to go on board a foreign ship calling here to fix up a pb with a traffic receiver. The radio officer was not on board, but the captain opened the radio office for me and showed me the defective receiver. I knew that stuff perfectly and it took me only a few minutes to change a defective capacitor and get the receiver in good working order. After getting the captain's signature on my report, I was leaving the ship and passed by the officer's messroom when I saw a familiar painting, looking like those we had on board SFTP ships. I

gave a closer look, it was signed by an artist whose name is "Mathurin Méaux". All of sudden, I recognised the vessel, it was the ex "Languedoc". After being sold by SFTP she wore several different names, and I don't remember neither the name nor the flag she had when I went on board that day. Anyway, the ship was very very dirty and I was very sad when I realised it was my ex ship.

"Sologne" had another breakdown in 1963 in Atlantic Ocean and was towed to Fos (near Marseilles)

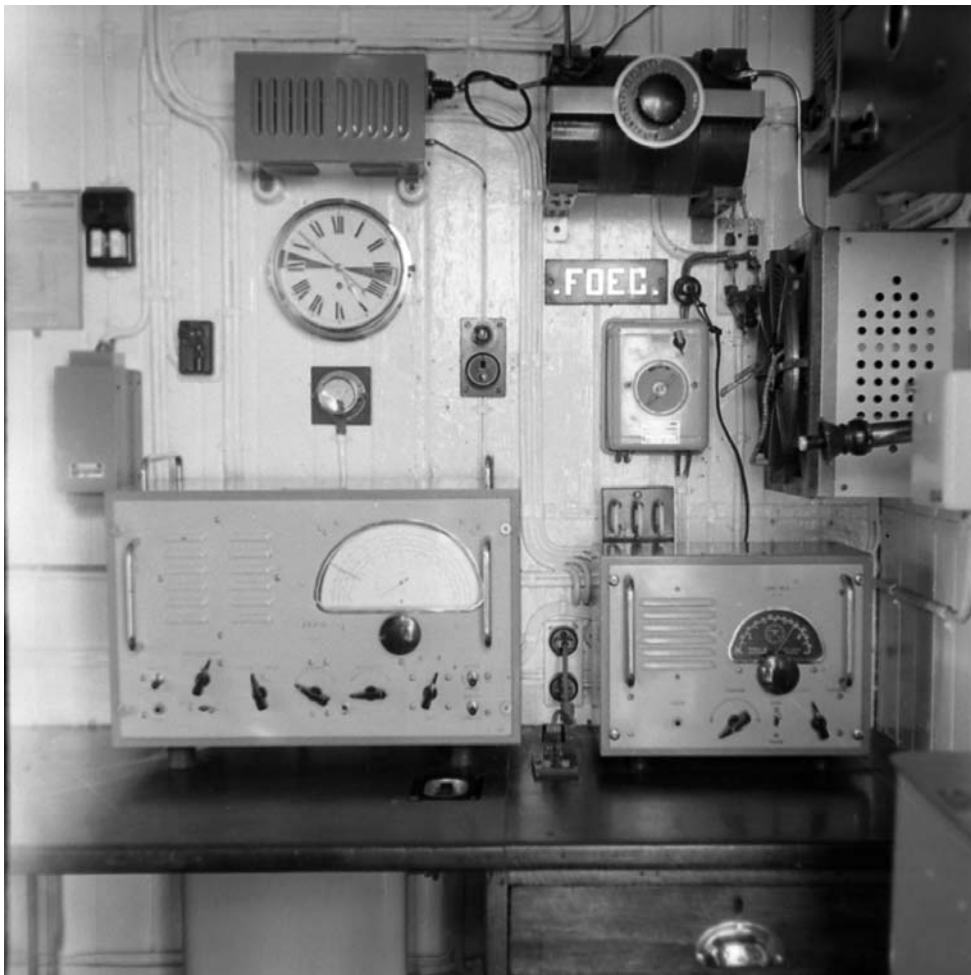
As for the others, they were sold to other companies,

"Orleanais" (launched 1951) was renamed "Marirosa" (1963) then arrived in Kaoshiung for scrapping in 1969

"Camargue" (launched 1952) was renamed "Transud" (1968) then "Spartan Lord" (1969) and after she collided "Berge Tasta" in 1975 was scrapped in Hamburg in 1976

"Languedoc" (launched 1953) was renamed "Plate Merchant" (1967) then "Rahiotis" (1968) then "Theodoros V" (1970) exploded after a fire off Dakar (1974)

Laurent Maugendre F5DVL  
Translated into '*rough*' english by F6GIN



**Récepteurs ppal et de secours du Limousin/FOEC (photo F5DVL)**

# Une émouvante utilisation du Morse

Reçu de F6GBM/Michel

Quote..... *J'ai un article assez émouvant donné par un ancien président de l'association des radioamateurs des PTT quand j'avais débuté ma carrière aux liaisons décamétriques aux PTT en 1975. Le rédacteur nous avait autorisé à le publier, en pensant que cette expérience pourrait aider certaines personnes "pas forcément radioamateur".* Unquote

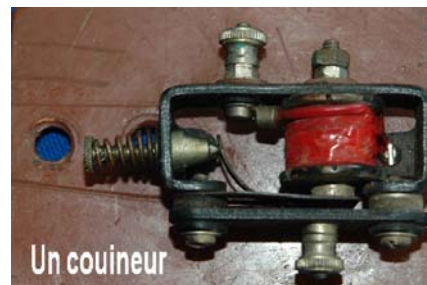
Voici un touchant témoignage de notre ami Jean F6BHR (aujourd'hui décédé) concernant le Morse qu'il publia dans le bulletin des radioamateurs des PTT (AOMPTT) :

"Dans ma famille, le virus de la radio remonte les générations. Ce sont en effet les enfants qui ont commencé avant de contaminer leur père. Même ma fille a voulu imiter ses frères et a tenu à passer la licence. Mais son activité OM a été de courte durée. Très peu de temps après elle s'est mariée, a eu quatre beaux garçons, a suivi son mari en province, si bien que très vite la radio n'a été pour elle qu'un lointain souvenir.

Toutefois, elle n'a jamais abandonné son métier d'orthophoniste, et c'est ainsi qu'elle s'est trouvée finalement rattachée à un important établissement spécialisé dans les soins aux grands handicapés physiques, qui ont parfois aussi besoin de rééducation du langage.

Or un jour on lui a adressé, plutôt par routine que par conviction, un jeune homme qui, à la suite d'un grave accident, était resté complètement paralysé. Son état était tel qu'il était pratiquement abandonné par les médecins et les infirmières qui le jugeaient irrécupérable. Cependant, ma fille, hasard ou intuition, ne partageait pas entièrement cette opinion. Mais comment entrer en communication avec ce malade complètement inerte ?

C'est alors qu'elle s'est souvenue de l'épreuve de lecture au son qu'elle avait brillamment remportée jadis. Sur sa demande, je lui ai expédié un manip et un couineur <sup>voir note</sup> de mes réserves, et elle s'est mise en devoir d'apprendre à son malade à manipuler.



O merveille ! Du bout des doigts qu'il pouvait à peine remuer, il s'est mis à taper des points et des traits, preuve qu'il entendait, puis des lettres et des mots, preuve que son cerveau fonctionnait encore. Piquées au jeu, les infirmières se sont mises elles aussi à apprendre l'alphabet morse. Enfin, on pouvait communiquer avec le malade ! Et grâce à ces échanges, ma fille a pu lui faire exécuter les exercices d'orthophonie qui lui ont peu à peu rendu l'usage de la parole.

J'ai vu moi-même ce malade. Bien sûr il n'est pas encore tiré d'affaire. Il ne peut se déplacer que dans un fauteuil électrique perfectionné, commandé lui aussi du bout des doigts. Mais ses progrès sont constants, car les médecins s'intéressent de nouveau à lui. Il commence à remuer les membres, il regarde la télévision, il lit des revues, et enfin, il parle de façon compréhensible. Ce n'est plus le mort vivant qu'il était il y a quelques mois, et cela en définitive grâce à l'alphabet Morse.

Il nous faut donc ici rendre hommage à ce grand inventeur qui fut, je crois, le premier à avoir l'idée, largement développée depuis, de créer un alphabet à l'aide de seulement deux signaux. Il importe d'ailleurs de souligner que ces signaux peuvent être, non seulement les points et les traits inscrits sur la bande de l'appareil télégraphique, mais aussi un son bref ou long comme dans la lecture au son, des éclats lumineux de différentes longueurs comme dans la télégraphie optique, deux fréquences différentes comme dans le RTTY, une pointe en haut et une pointe en bas comme dans le siphon recorder des vieux câbles sous-marins, un bras levé ou les deux bras, deux longueurs ou deux grosseurs ou deux couleurs dans un collier de perles, ou bien, comme je l'ai lu un jour dans un roman policier passionnant, une combinaison de mailles à l'endroit et de mailles à l'envers dans le tricot d'une écharpe destiné à transmettre un message confidentiel. En vérité, les possibilités sont quasi illimitées.

Et c'est pourquoi, j'ai demandé à notre bulletin de me laisser vous raconter cette histoire authentique. J'ai pensé en effet que cela pourrait peut-être donner des idées à ceux qui, radioamateurs ou non, se trouveraient un jour devant un problème de communication qu'ils ne sauraient comment résoudre."

Note On appelait aussi '*le couineur*' que l'on peut voir en photo dans l'article un '*buzzer*'. C'est le principe de la sonnette. Ce petit appareil était très utilisé à une époque où les 555 n'existaient pas encore ! Il permettait d'envoyer un signal BF lorsque l'on appuyait sur le manip, mais c'est vrai que ça couinait un peu !

Merci à Michel pour ce très intéressant témoignage, je vous rappelle que j'ai consacré une page au langage universel à l'adresse :

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

Enfin si vous avez un esprit vraiment curieux et souhaitez savoir comment on étudiait le morse avant l'invention du couineur, allez voir sur le qst/mm nr 59 pages 11, 12, et 13. Une petite réserve cependant car sur l'adresse indiquée page 11, vous ne trouverez plus la page consacrée au manip en bois que j'ai enlevée il y a longtemps, mais j'espère la retrouver dans mes fichiers et pouvoir la remettre d'ici quelques jours, patience....Pour ouvrir le qst/mm 59, l'ads est ci dessous :

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

Puisque l'on parle d'adresses, deux correspondants m'ont demandé les qst/mm antérieurs au nr 46. Sur le site j'en ai rentré quelques autres (depuis le 30 jusqu'au 45). Je ne les ai pas encore mis à la page du sommaire mais vous pouvez déjà si vous le souhaitez les télécharger. Il suffit de remplacer dans l'adresse ci dessus le 59 par le numéro souhaité. Pour les nrs précédents, je pense préférable de faire ultérieurement une compil, car de nombreux articles sont obsolètes, le bulletin s'appelait alors qst/44 et traitait d'activités locales. Cela est expliqué dans l'avant propos du qst/mm nr 32.



# DIPLOME DE RADIOELECTRICIEN DE LA MARINE MARCHANDE APRES 1961

La dernière modification concernant la délivrance des brevets d'Officier Radio de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> classe de la marine marchande date de 1961. J'ai retrouvé un article du journal "Le Marin" (voir ci-dessous) datant de cette époque. Ensuite, seules des modifications de détail sont survenues (l'appellation Radio-électricien s'est transformée en Radio-électronicien) et enfin peu avant la disparition totale de la fonction, sur les navires de plus de 100.000 TPL, l'appellation Officier Radio s'est transformée en "Chef Radio", équivalente à celle d'un Chef Radio de paquebot. Seule l'appellation a changé, la fonction sur les navires de charge restant bien entendu la même.

Pour les non initiés, il est important de noter que ces modifications voulues par la Marine Marchande (et non par les P.T.T.) étaient tout à fait nécessaires. En effet, jusqu'en 1961, le diplôme Marine Marchande était plus ou moins une formalité et rares étaient les candidats déjà titulaires du certificat PTT qui échouaient à cette dernière et facile épreuve. Mais du fait de l'évolution des techniques et partant, des tâches susceptibles d'être confiées aux officiers radio, la direction de l'enseignement maritime a constaté que le programme du certificat PTT était tout à fait insuffisant ou même inexistant dans de nombreux domaines, navigation, électronique, anglais, droit maritime, aides à la navigation etc. etc. Toutes ces matières ont donc été intégrées et développées dans le nouveau programme de l'examen marine marchande qui est nécessairement devenu plus difficile, mais personne ne s'en est plaint. Les connaissances acquises dans les écoles d'Hydrographie s'avérant ensuite très utiles dans l'exercice de la profession. Actuellement les Certificats Généraux d'Opérateurs dans le cadre du SMDSM sont délivrés en France par les autorités maritimes. Il faut toutefois noter qu'ils sont destinés à des opérateurs qui n'ont pas à intervenir pour l'entretien et le dépannage du matériel.



PARIS, 11. — Le Journal Officiel du 11 juillet publie un décret qui, à la suite des travaux du comité supérieur de la formation professionnelle, détermine les nouvelles conditions d'obtention du diplôme de radio-électricien et du brevet de radio-électricien de la Marine Marchande. Cette nouvelle réglementation a pour but de supprimer les deux examens de radio-électricien de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> classe et de n'en plus laisser subsister qu'un seul.

Voici d'ailleurs le texte du nouveau décret :  
Article premier. — Les opérateurs titulaires du certificat de radiotélégraphiste de 1<sup>ère</sup> ou de 2<sup>ème</sup> classe délivré par l'administration des Postes et Télécommunications peuvent être embarqués à bord des navires de commerce et de pêche en qualité d'élève radio-électricien.

Art 2. — Le diplôme de radio-électricien de la Marine Marchande est délivré, à la suite d'un examen, dont les épreuves et le programme sont fixés par arrêté du ministre chargé de la Marine Marchande, aux candidats titulaires du certificat de radiotélégraphiste de 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> classe qui justifient de six mois de navigation effective en qualité d'élève radio-électricien.

Art. 3. — *Le ministre chargé de la Marine marchande délivre, sans examen, compte tenu des emplois disponibles et sous réserve de l'avis favorable du ministre chargé de la Marine, le diplôme de radio-électricien de la Marine Marchande aux officiers-mariniers radiotélégraphistes de la Marine militaire rayés des contrôles de l'activité depuis moins de cinq ans qui en font la demande et qui justifient de vingt-quatre mois de service effectif à la mer depuis l'obtention du brevet de leur spécialité et sont titulaires du certificat de radiotélégraphiste de 1<sup>ère</sup> ou de 2<sup>ème</sup> classe.*

Art. 4. — *Le brevet d'officier radio-électricien de 2<sup>ème</sup> classe de la Marine marchande est délivré aux marins titulaires du certificat de radiotélégraphiste de 2<sup>ème</sup> classe et du diplôme de radio-électricien de la Marine Marchande s'ils sont âgés de vingt et un ans révolus et s'ils réunissent vingt-quatre mois de navigation depuis l'obtention de leur diplôme.*

Art. 5. — *Le brevet d'officier radio-électricien de 1<sup>ère</sup> classe de la Marine marchande est délivré aux marins titulaires du certificat de radiotélégraphiste de 1<sup>ère</sup> classe et du diplôme de radio-électricien de la Marine marchande s'ils sont âgés de vingt et un ans révolus et s'ils réunissent vingt-quatre mois de navigation depuis l'obtention de leur diplôme.*

Art. 6 — *Les services de navigation exigés pour l'obtention des brevets mentionnés aux articles 4 et 5 du présent décret doivent avoir été accomplis à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance, dans le service radio-électrique, ou dans la limite de la moitié dans les services du pont ou de la machine.*

*Sont également admis, dans la limite de la moitié du temps exigé, les services accomplis, soit à bord des navires de l'Etat dans la spécialité de radiotélégraphiste, soit dans une station terrestre de télécommunications*

Art. 7. — *A titre transitoire, le brevet de radio-électricien de 1<sup>ère</sup> classe de la Marine marchande et le brevet de radio-électricien de 2<sup>ème</sup> classe de la Marine marchande sont délivrés aux marins âgés de vingt et un ans révolus titulaires, avant la date du 1<sup>er</sup> novembre 1961, respectivement du diplôme de radio-électricien de 1<sup>ère</sup> classe de la Marine marchande ou du diplôme de radio-électricien de 2<sup>ème</sup> classe de la Marine Marchande et qui justifient de trente mois de navigation effectuée dans les conditions prévues à l'article 6 du présent décret.*

Dans de nombreux autres pays, cela se passait tout à fait différemment. En Belgique et en Hollande par exemple, l'officier radio était recruté par la S.A.I.T. ou Radio Holland. Il lui était donc possible soit de naviguer, soit de travailler au sein de la société pendant un temps plus ou moins long et de reprendre ensuite la navigation. Cela permettait d'être toujours au courant des nouvelles techniques. Dans certains pays, il était également possible de travailler dans une station côtière.

En France les connaissances nécessaires à l'exercice du métier devaient souvent être acquises de manière autodidacte. Disons que l'on nous donnait plus ou moins le background et que nous avions ensuite à nous débrouiller au fur et à mesure des avancées technologiques.

