

CW Infos

F6AXX, Norbert LAURENT

Union française des télégraphistes - www.uft.net



Les radios du Titanic

Le Titanic avait une équipe de deux officiers radio, ou du moins, tels qu'on les désignait en ce temps-là, deux opérateurs Marconi sans-filistes. Très jeunes, ceux-là, comme le voulait Marconi, les opérateurs devaient avoir entre 21 et 26 ans : John (Jack) G. Phillips, avait 25 ans, tandis que le second, Harold Bride, avait, lui, tout juste 21 ans.

Techniquement, ils étaient employés de la Compagnie Marconi, mais étaient payés en réalité par la Compagnie White Star, propriétaire du navire.

Les individus

John George "Jack" Phillips était né le 11 avril 1887. Il vivait avec ses parents et ses sœurs à Farncome High Street, près de Godalming, en Angleterre, dans le Surrey.

Après avoir quitté le collège de Goldaming, il passa son certificat d'opérateur et devint télégraphiste de la Poste. Il quitta Goldaming en mars 1906, et entra à l'école de télégraphie de la compagnie Marconi, à Seaforth Barracks, Liverpool. Il finit sa formation en août 1906. Il fut affecté comme officier radio subalterne sur le paquebot de la White Star Line, le "Teutonic". Dans les deux années qui suivirent, il servit sur de nombreux autres paquebots dont les Lusitania, Mauretania, Campania et Oceanic.

En 1908, il fut affecté à la station transatlantique Marconi, de Clifden, sur la côte irlandaise. Là il travailla comme opérateur en liaison permanente émission et réception, avec sa station jumelle de Glace Bay, en Nouvelle Écosse. Ce fut sa première expérience transatlantique, et là, le jeune Jack rencontra très certainement, à plusieurs reprises, Marconi lui-même.

Il quitta Clifden en 1911, pour retourner à la mer sur le paquebot Adriatic. En mars 1912, il fut envoyé à Belfast, pour devenir l'officier radio en chef du Titanic, et en superviser les installations radio, aux chantiers Harland et Wolf. De fait, c'est lui qui, en compagnie du jeune Harold Phillips, installa la station radio.



Harold Sidney Bride était né d'Arthur Bride et de son épouse Mary Ann Rowe, le 11 janvier 1890 à Hull, en Angleterre. Il avait trois frères, Arthur, Frank, Edwin et une sœur, Marie-Céleste. (Doit-on voir un clin d'oeil du destin dans le prénom de cette sœur, quand on sait que la Marie-Céleste fut un bateau fantôme qui défraya les chroniques pendant une partie du XIX^{ème} siècle ?)

La famille déménagea ensuite dans le Kent, à Shortlands, (Arthur Bride, père, mourut entre 1918 et 1922).

À l'âge de 20 ans, Harold ameutait le voisinage le jour où il installa une antenne dans le jardin familial, mais ainsi il pouvait écouter la télégraphie. Il intégra l'école des télégraphistes de la compagnie Marconi de Liverpool, dont il sortit breveté en juin 1911. C'est à cette époque qu'on lui assigna son premier embarquement. Il rejoignit très vite la Compagnie

Internationale des Communications Maritimes Marconi et servit sur les paquebots Haverford, Lusitania, Lafranc, Anselm, et enfin Titanic.



Organisation radio du Titanic

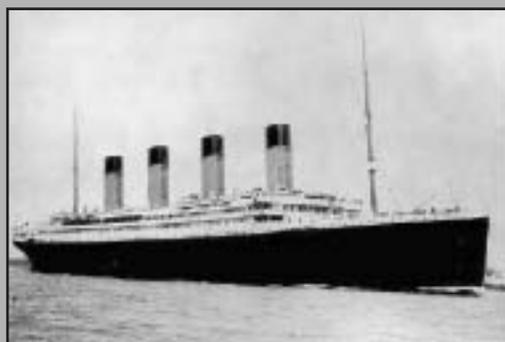
L'indicatif radio du navire :



G. Marconi

L'indicatif MUC fut attribué au Titanic en janvier 1912. Quelque temps plus tard on le changeait pour lui attribuer définitivement MGY, précédemment celui du navire américain, le Yale.

Comme il était de coutume, la Compagnie Marconi attribuait ses propres indicatifs, tous commençant par la lettre M (pour Marconi). Ces indicatifs furent finalement normalisés par la conférence de Londres en 1912 (postérieurement au naufrage), et les Anglais utilisèrent désormais G ou M, les Américains K, N ou W, les Allemands D, les Français, F, les Italiens I etc...



Essais et affectations

L'équipement fut fini d'installer par la compagnie Marconi, le 2 avril ; Phillips et Bride passèrent la journée entière à figoler l'installation et à la régler. Ils échangèrent des messages d'essai (Indicatifs) avec les stations côtières de Malin Head (Côte Nord de l'Irlande), indicatif MH et Liverpool (connue aujourd'hui sous le nom de "Seaforth"), indicatif LV.

Après ces essais, la station radio fonctionna en permanence, avec des essais en mer, consistant à expédier les rapports du capitaine Smith au directeur général de la White Star, Bruce Ismay, qui les recevait dans les bureaux de la compagnie à Liverpool.

Dès le 3 avril on pouvait dire que le matériel, réglé, fonctionnait correctement. Phillips et Bride avaient même échangé des messages avec la station de Tenerife, aux Canaries, située à près de 3500 kilomètres et celle de Port-Saïd, à plus de 5000 kilomètres.

Les deux officiers radio quittèrent le bateau, pour lors à quai à Southampton, pour un court moment. Phillips signa son engagement le 6 avril, quand il revint contrôler le stock de pièces détachées. Les livres de la compagnie signalent que Bride revint pour sa part le 9 avril à "23 h 30".

Les vacances sur le Titanic

Les deux hommes furent éveillés de bonne heure, le jour du départ le 10 avril ; ils terminèrent les derniers tests sans problème. Ils se mirent d'accord sur le roulement concernant les vacances nocturnes. Philips, le chef, prenait le début de nuit, 20 h 00 à 02 h 00, et Bride le relevait entre 02 h 00 et 08 h 00. Il n'y avait pas de vacances formelles pour la journée : la présence au poste relevait de leur bonne entente mutuelle ; le service était cependant assuré en permanence.

La station

La "Salle Marconi" était située à l'extrémité arrière du pont où était installé le carré des officiers. La station proprement dite était au centre du carré radio. Elle n'avait pas de hublots, mais elle bénéficiait de la lumière à travers un plafond transparent.

Les officiers radio disposaient d'une chambre séparée à tribord de la station, mais avec cependant un accès direct. Ils bénéficiaient d'un cabinet de toilette, séparé de la station par un corridor.

La salle radio était également le terminal d'une cinquantaine de lignes téléphoniques directes avec le pont de commandement.

Ce problème fut résolu très vite sur les sister ships du Titanic, les paquebots Olympic et Britannic, après le naufrage. On installa un tube direct reliant le pont de commandement à la salle radio.

Le trafic radio des passagers

Tout nouveau tout beau, les passagers usaient de la salle radio pour expédier leurs messages personnels. Un code international avait même été créé, "ADVISELUM", prévenant que ce qui suivait relevait non pas du trafic navire, mais bien du trafic passagers. Ce trafic partait du navire, mais le navire pouvait recevoir également les réponses ou les messages adressés aux passagers.

Le tarif avait été établi à 12 shillings et six pence pour les dix premiers mots et 9 pence par mot supplémentaire, une somme notable pour l'époque, mais une broutille, pour un passager de première classe.

Les télégrammes étaient acheminés à la salle radio par pneumatique.

A la fin de chaque journée, un assistant du commissaire de bord et l'officier radio établissaient la balance des mots et leurs coûts, pour en percevoir le montant auprès des passagers.

Les messages reçus étaient transcrits à la main par le radio de service et tapés à la machine sur un formulaire de télégramme par l'autre officier radio. Les messages étaient ensuite expédiés sur le pont concerné par pneumatique.

Les messages concernant la navigation partaient directement à la passerelle. A l'instar des messages passagers, ils étaient adressés directement au commandant. Pendant les trente-six heures qui séparèrent le départ de Southampton du naufrage, 250 messages passagers furent envoyés et reçus.

Tout allait pour le mieux jusqu'à ce terrible 15 avril 1912 à minuit.

Près des côtes américaines, en pleine nuit, soudain, par 41°46' Nord et 50°14' Ouest, l'irréparable se produisit. Titanic, l'insubmersible, venait de heurter un iceberg. Grâce à la radio et au dévouement sans faille des opérateurs, 745 passagers eurent la vie sauve, mais 1595 autres allaient laisser leur vie dans ce qui fut l'une des premières grandes tragédies maritimes du 20^{ème} siècle. La radio et l'utilisation du SOS sur les ondes pour la première fois allaient permettre ce sauvetage.

Bien entendu, on eut droit aux esprits chagrins qui crurent pouvoir affirmer alors que deux ou trois fois plus de moyens en matériel et personnel radio auraient pu permettre de doubler ou tripler le nombre de survivants.

À suivre...



Une des rares photos de la salle radio du Titanic, sans doute Phillips aux commandes.