

CW Infos

F6AXX, Norbert LAURENT

Union française des télégraphistes - www.uft.net



Les radios du Titanic

Seconde partie...

L'exception de compétence



Manipulateur Morse des stations Marconi

Certains ont mis alors en doute l'expérience des télégraphistes. Il fut cependant démontré que Phillips et Harold T. Cotham (du Carpathia) étaient capables de lire et envoyer les signaux Morse à au moins 39 mots minute ; Bride, un peu moins expérimenté, certes, atteignait quand même la vitesse de 26 mots-minute, une performance non négligeable, compte tenu du matériel utilisé (émetteurs à étincelle, sans side-tone évidemment, et manipulateurs de type pioche).

Le déroulement des événements

Phillips et Bride venaient de passer des messages de routine, vers minuit, lorsque le capitaine Smith les informa à minuit quinze qu'ils venaient de heurter un iceberg. Il leur demanda de se préparer à lancer un appel de détresse. Vers minuit un quart, le capitaine revint à la station de radio.

Phillips mit l'émetteur à étincelles en route et lança : "CQDTitanic 41.46 N 50.24 W". Bride l'interrompt et lui dit « Lance SOS, c'est le nouveau code, ça risque de mieux les alerter ! »

Mais selon les règles établies par Marconi, Phillips continua de lancer CQD. Au même moment "La Provence" recevait le message de détresse demandant assistance. Le "Mount Temple", MLQ, demanda au Titanic de répéter sa position. Au milieu du bruit de l'océan et des parasites, Phillips et Bride contrôlèrent la position et la retransmirent de nouveau, la corrigeant légèrement : "41.44 N 50.24 W". Le "Cape Race", MCE, entendit le "Titanic" répéter sa nouvelle position. Puis le "Ypiranga" entendit le "Titanic" appeler pendant une dizaine de minutes, sans établir de contact. La situation s'aggravait.



SS Carpathia

A minuit 25, Phillips envoyait un nouveau message de détresse à tous les navires se trouvant dans sa zone. Le Carpathia de la Cunard, MPA, entendit un CQD disant « Nous avons heurté un iceberg. C'est un CQD OM, Position 41.46 N 50.14 W ». Immédiatement le "Cape Race" appela le "Titanic", sans recevoir de réponse. Le Titanic expédia un nouveau « MGY CQD, position correcte 41.46 N. 50.14 W., Demandons assistance immédiate, Nous sommes entrés en collision avec un iceberg, Nous coulons ; nous ne pouvons rien entendre à cause du bruit des flots ». Le Titanic appela ainsi pendant 15 à 20 minutes, d'après le « Ypiranga ». Phillips et Bride se sont relayés. A la relève, Bride envoya, partiellement noyé dans le fading et à environ 21 mots/mn : "...MGY CQD SOS SOS CQD CQD DE MGY WE ARE SINKING FAST PASSENGERS KEIN... » ; Derrière lui, à environ 40 mots/mn, Phillips reprenait « CQD CQD SOS DE MGY MGY REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE POSITION 41.46 N 50.14 W".

Pendant ce temps, vers minuit et demie, le capitaine du "Mount Temple", à 90 km de là, et qui avait capté les messages de détresse du Titanic, déroutait son bateau et prenait la direction de la zone indiquée.

Après nombre de malentendus entre bateaux, à minuit 32, à son tour le Carpathia se déroutait aussi et appelait le Titanic.

A minuit 45, l' "Olympic", MKC, sister-ship du "Titanic", à environ 800 km de là sur la route de l'Angleterre, entendit les appels du Titanic, "CQD CQD SOSTitanic. Position 41.44 N 50.24 W.", mais il semble bien que, trop loin, il n'ait pas pu capter tout le sens du trafic qu'il entendait.

Selon les transcriptions du trafic, il semble bien aussi que ce fut à la demande de Bride, la première fois, une demi-heure après la collision avec l'iceberg, qu'on entendit le SOS.

Et pendant ce temps, Phillips et Bride continuaient sans cesse d'expédier les messages de détresse, donnant leur position et expliquant qu'ils coulaient doucement. Cette tragi-comédie allait encore durer une demi heure.

A 1 h 15, le "Baltic", MBC, dit au "Caronia", MSF, "SVP informez le Titanic que nous faisons route sur eux ».

À 1 h 20, le "Virginian", MGN, entendit le "Cape Race" informer « le "Titanic" : Nous leur portons assistance, nous sommes à 170 miles à son Nord » ; cinq minutes plus tard, le Carolina dit au Titanic « le Baltic fait route sur vous ». Les capitaines des "Carpathia" et "Cape Race", demandèrent : « Vous dirigez-vous au sud pour qu'on se rencontre ? », le Titanic répondit « On embarque les femmes dans les canots de sauvetage » Phillips répétait ce message deux minutes plus tard.

A 1 h 30, le Titanic répéta « nous embarquons les passagers dans de petits bateaux »

A 1 h 35 l' 'Olympic demanda quel était l'état de la météo et Phillips répondit « Calme et clair »

C'est alors le paquebot allemand "Frankfurt", DFT, demanda à son tour « Y a-t-il autour de vous des bateaux prêts à être secourus ? »

Aussi étrange que cela puisse paraître, le Titanic ne répondit point. Aujourd'hui on hurlerait au crime organisé. La seule raison était que le Frankfurt était équipé radio par Telefunken, le grand rival de Marconi.

A 1 h 40 le "Cape Race" dit au "Virginian" : « dites à votre capitaine que l'Olympic est machines toutes sur le Titanic mais sa

position est 40.32 N. 61.18 W. Vous êtes plus près. Le Titanic continue d'embarquer femmes et enfants sur les canots, et dit que le temps est calme et clair. L'Olympic est le seul bateau que nous ayons entendu dire qu'il faisait route sur le lieu du naufrage. Les autres doivent être trop loin ».

A 1 h 45, le "Carpathia" entendit l'un des derniers messages partis du Titanic « Viens rapidement old man, l'eau monte dans les machines et notre émetteur va être submergé ».

A 1 h 48, l' "Asian", MKL, entendit encore un "SOS" du "Titanic" Ils répondirent, mais ne reçurent pas de réponse. L'opérateur du « Frankfurt » essaya de nouveau en demandant des informations,

sans réponse. Le « Caronia » entendit le Frankfurt appeler, mais il était à environ 275 km. A 1 h 50, Phillips envoya au Frankfurt « Vous êtes cinglés stdbi stdbi, et f.. le camp ! » La guerre commerciale prenait le dessus une fois de plus en dépit des circonstances. Le Frankfurt serait bien venu, mais il lui aurait fallu des heures et des heures pour arriver.

Phillips continua pendant près d'une demi-heure à envoyer des informations aux autres navires, mais surtout à destination des "Carpathia", et "Olympic". L'opérateur du Carpathia prit le temps d'envoyer une liste de survivants à l'Olympic, puis il ferma sa station, gardant le silence radio et il refusa même de répondre aux messages de la Marine, dépêchée sur place à la demande du président des Etats Unis, Bill Howard TAFT. A 2 h 00 le « Virginian » entendait toujours des signaux mais de plus en plus faibles.

A 2 h 10, les deux derniers « V » furent entendus. On a pu penser que Phillips essayait de réaligner son émetteur pour permettre de compenser la baisse de puissance de l'alimentation provenant de machines de plus en plus inondées. L'eau envahissait de plus en plus les ponts. Des ordres furent donnés de découvrir les canots pour accélérer l'embarquement. Mais il n'y avait pas plus de la moitié des 2340 places nécessaires disponibles. La pseudo insubmersibilité du Titanic avait rendu inutile de prévoir autant de places dans les canots de sauvetage que de personnes à bord. Priorité était donnée aux femmes et aux enfants.

A 2 h 15, Phillips envoya encore « "SOS SOS CQD CQD Titanic. Nous coulons très vite, on embarque les passagers dans les canots. Titanic».

A 2 h 17 Phillips et Bride essayèrent encore d'envoyer le dernier "CQD DE MGY" qui fut entendu partiellement par "Virginian", mais, sommés par le capitaine Smith, ils se résignèrent à quitter leur poste. Après la coupure d'alimentation, le "Virginian" nota la fin brutale du dernier signal.



Bride et Phillips quittèrent donc la salle radio et montèrent rapidement sur le pont supérieur et commencèrent à aider à l'embarquement sur le canot B. Comme le faisait chacun de leurs voisins, ils firent tout leur possible. Après le naufrage, ils furent précipités à la mer.

Phillips mourut sans doute d'hypothermie et son corps ne fut jamais retrouvé.



Repêché, Bride, avait les pieds sérieusement gelés et restera longtemps sans pouvoir marcher A 4 h 10, le Carpathia arriva enfin sur zone et récupéra le premier survivant. Son radio avertit les autres navires. A 8 h 10, les derniers survivants montaient à bord du Carpathia.

A 8 h 45 il répondit à une interrogation du « Baltic » : « Fonçons en avant toute vers Halifax. Il vaut mieux que vous alliez vers Liverpool. Nous avons 800 passagers à bord » A 9 h 00 le « Carpathia » envoya un dernier message au « Virginian » : « Nous quittons rapidement la zone du naufrage, nous avons environ 800 passagers, Reprenez votre route au nord ».

Cependant il semble bien que d'autres messages aient été échangés, plus ou moins fantaisistes, mais envoyés par qui ? Tel celui ci qui indiquait que le paquebot « Virginian » avait pris le Titanic en remorque et l'amenait à bon port » ; Le Titanic avait vécu, la tragédie commençait pour les survivants.

Pendant le voyage vers l'Amérique, pas moins de 170 passagers firent le siège du radio du Carpathia qui dut envoyer les messages personnels. En voici quelques-uns, et vous remarquerez que là aussi, malgré le pathétique de leur contenu, on n'avait pas oublié de décompter les montants dus.

« 15 Apr., prefix S, words 13, charges 8/8d ; sent to MKC by H.C. 4 p.m.

Nick, Olympic (sic) Mollie, Elizabeth, Natalie, Caroline safe on Carpathia. George not heard from. 15 avril, Préfixe S, 13 mots coût 8\$8c, envoyé à MKC par HC, 4 h après midi, Nick, Olympic (sic)

Mollie Elisabeth, Natalie, Caroline, safe on Carpathia. Pas de nouvelles de Georges »

« 17 Apr., prefix x, words 5/11 Cable, charges 28/1 ; sent to MEA by H.C. 12.39 p.m., Instructions : via MSD.

Chevre 33 Chateau Asnieres Paris. Sauves par Carpathia allons NewYork. Paul.

17 Avril., prefix x, Mots 5/11 Cable, Du 28\$1c, envoyé à MEA par HC, Midi 39 28/1, instructions: via MSD. Chevre 33 Chateau Asnieres Paris. Sauves par Carpathia allons NewYork. Paul. »

Les paparazzi

En dépit de l'ampleur de la catastrophe, il se trouva quelques paparazzi pour faire le siège des radios et leur faire passer leurs messages.

On ne peut dire s'ils eurent des morts sur la conscience. De toutes façons ils auraient dit « non, bien sûr ! »

Qu'aurait-ce été si le sinistre était intervenu aujourd'hui ?

Voici deux exemples, parmi des centaines : « New York Office au Carpathia, undated, prefix S, words 14, recd from M?? (altered and illegible) by G.B. 4.50 p.m., rec. Form no. 2/2; marked in red ink '6/2' : Operator ('M', deleted) Carpathia. *SVP demandez aux passagers de nous réserver la primeur de leurs déclarations afin de rendre compte rapidement au peuple américain.* »

New York Office to Carpathia, undated, prefix S, words 12, recd from MSD by H.C. 5.20 p.m., Major Birkhead Carpathia. *Please télégraphiez-nous vos impressions rapidement sur les faits et vos observations. La plus petite chose a sons intérêt. Herald*

Franconia to Carpathia, 17 Apr., prefix S, words 60, recd from MEA 6.30 a.m : *E N Kimball Jr Carpathia. Le Boston globe est impatient de pouvoir donner rapidement un compte rendu complet sur ce désastre. Pouvez vous rédiger un texte à remettre à notre envoyé spécial qui vous attend Docks de New York. Nous paierons grassement les réponses rapides.. etc etc.*

Epilogue

Nous ne citerons parmi les survivants que le seul radio. La presse d'époque et les historiens ont largement débattu des autres et ce n'est sans doute pas fini. Nous ne nous intéresseront pas plus que ça à la fin de la White Star, ni aux bénéfices de la société Marconi, dont les actions explosèrent à la Bourse de Londres dès le lendemain de l'annonce du naufrage. Un seul homme ne parla pratiquement jamais de ce qu'il avait vécu cette nuit là, l'officier télégraphiste en second, Harold Bride.

Rescapé du naufrage, il travailla comme télégraphiste de la poste, puis revint à la mer en 1913 sur le SS Medina. En 1914, il fut affecté dans une station relais en Ecosse (aujourd'hui affectée à l'interception des messages radio "espions")

Il quitta la Marconi en 1916, revint sur le HMS Mona's Isle, puis travailla comme chef de réseau en 1918 et 1919. Il devint le radio de la Cross-Channel Ferry, jusqu'en 1922.

Après le naufrage il fut un moment considéré comme un héros, puis tomba dans l'oubli. Il mourut d'un cancer le 29 avril 1956, loin du bruit, de la foule, de la mer.

Note de fin : Nous avons évoqué la guerre commerciale que se livraient les compagnies Marconi et Telefunken.

Dans ces premiers temps de la radio, où le Stock Exchange permettait aux petites compagnies mais aussi aux plus importantes d'accroître leurs bénéfices rapidement, le moindre événement avait souvent pour effet de fortes augmentations des cotes des actions en Bourse, permettant des bénéfices substantiels sur des délais réduits. C'est dans ce contexte de guerre commerciale, sans règles communes de trafic, même en cas d'urgence, que personne n'aurait imaginé transmettre des messages à son concurrent. Passer outre pouvait, ainsi qu'on l'a constaté, amener de violentes réactions.

On en était au point qu'un Marconiste sur l'air signifiait pratiquement silence radio pour les autres. Cette histoire, est intéressante à rappeler car elle souligna l'importance et la nécessité d'une standardisation des procédures radio à bord des navires. Cette histoire a été volontairement restreinte dans la description du naufrage aux messages essentiels.

28 navires firent concernés par cette affaire. Le sauvetage dura 8 heures. Et seul le Carpathia sauva des passagers et les évacua sur New York, pour deux jours et demi supplémentaires de voyage.

F5NQL, recherches, adaptations, traductions, Noël 2007

Sources : http://www.hf.ro/harry_snk.htm

dspt.club.fr/PHILLIPS.htm.

www.astrosurf.com/luxorion/qsl-ham-history-ti...

<http://www.qsl.net/g3yrc/Titanic.htm>

WIKIPEDIA , domaine public, pour les illustrations.