

Devant les difficultés rencontrées, la DSR décide de nommer à St-Lys un Inspecteur Central du service des "homologations" de Villejuif, M. Henri Rigaud.

En effet, Henri est un autodidacte, très au fait de toutes ces dernières techniques de pointe, et à partir de là il a su nous expliquer clairement toutes les subtilités de fonctionnement de ce nouveau procédé de transmission.

Il s'avère nécessaire tout de même de suivre une formation constructeur; en effet PHILIPS prévoit le succès et la montée en charge de ce nouveau produit. Profitant d'une mise à niveau de techniciens français pour la vente et l'après-vente, PHILIPS nous invite à suivre une formation chez son représentant TRT France, au Plessis-Robinson.

Ce cours s'est déroulé juste une semaine après l'incident grave durant la guerre des Malouines où la marine argentine avait coulé un navire anglais grâce à un missile français, Exocet, dont le système de guidage était fabriqué et mis au point par TRT !
Nous avions un stagiaire britannique dans nos rangs ! Il a été la cible, toute amicale, des techniciens "maison".

La formation dispensée par un Ingénieur Hollandais, d'une durée de deux semaines ... est assurée entièrement en anglais, vu que M. Van Broeken ignore totalement la langue de Molière !
Je me souviens très précisément de la première journée de cours, comme d'un calvaire.

En effet je n'avais plus utilisé oralement la langue de Shakespeare depuis de nombreuses années. De plus, l'accent horriblement "batave" de notre professeur n'arrangeait pas les choses et rendait ses phrases quasiment incompréhensibles.

J'ai donc raté totalement le contenu de cette première journée. La nuit suivante fut terrible, me demandant si je devais rester jusqu'à la fin du cours, sans rien comprendre, en pure perte.

Je me suis cependant imposé de participer au cours du lendemain .. qui a débuté à peu près dans les mêmes conditions; mes collègues me paraissaient dans la même situation que moi, à part un ou deux éléments, dont le britannique précité, qui suivaient sans problème.

Cela jusqu'au moment où nous étions arrivés à devoir analyser un schéma électrique ...

Je suivais difficilement, l'ingénieur partant de chaque chaîne d'un circuit débutait inmanquablement par : « fai-fol »; en réfléchissant j'ai découvert qu'il parlait de la tension
5 Volts (five volts)
De là, en extrapolant son fort accent sur la suite des phrases, tout alors m'est apparu désormais plus clairement.
J'en fus très heureux, et le reste du cours s'est déroulé sans plus de problèmes.

J'ai donc appris que le système avait été imaginé par un ingénieur Hollandais, Van Duuren ... en 1939, testé par les américains durant la guerre, mais sans succès à cause de sa technologie à lampes, puis abandonné jusqu'à l'apparition des circuits intégrés nettement plus fiables.

Nous avons même fraternisé, et poursuivi des relations privées, le soir à Paris, M. Van Broeken m'invitant au restaurant et au spectacle, ce que j'ai fort apprécié, car à l'époque j'avais vraiment très peu de moyens !

Tandis que lui, logeait avec son épouse au Carlton Montparnasse, à 1000 F la nuit, je créchais à l'Hôtel de la Gare, "Boui-boui" près de la gare d'Austerlitz, à 90 F la nuit !

A l'époque c'était la seule solution viable si on voulait ne pas perdre de l'argent avec les frais de déplacements, tels qu'ils étaient généreusement octroyés alors.

A la fin du cours il m'a même offert sa cravate "maison" bleu nuit avec la marque PHILIPS en filigrane, décorée de signaux dorés analogiques et binaires très discrets. De couleur sombre, elle me sert encore lorsque je vais assister à des obsèques !

Les premiers essais avec le Beagency : un échec !

Entre-temps le problème de mémoire a été résolu par Henri Rigaud:

Dans le sens Terre vers Navire une mémoire FREDERICKS de 20 Ko permet de stocker les messages avant envoi vers le navire, et ainsi éviter les pertes de caractères durant les phases de répétitions dues à la propagation aléatoire ou aux brouillages.

Une position de travail a été installée permettant les premiers essais prévus avec le tout premier navire équipé de radiotélex.

Cette position était connectée à un émetteur multifréquences du Vernet, et devait travailler par tranches horaires sur chacune des fréquences attribuées (3 au départ: 8, 12 et 16 MHz) ou à la demande, par une commutation manuelle puis, un peu plus tard par télécommande équipée de pots Siemens connectés sur un Harmo D.

Nous sommes prêts début juillet 1973, en coordination avec la société SHELL qui a équipé un de ses gros pétroliers géants de 500000 tonnes .

Il s'agit du "Beagency" qui fait route sur le Golfe Persique, via Le Cap.

L'installation à bord a été réalisée par un technicien de l'installateur CRM-Marseille.

Ce fut un échec; d'une part par l'instabilité en fréquence des émetteurs, et lorsque nous arrivions à nous caler pour de rares prises de contact, un problème de transmission de caractères erronés se posait.

En effet, la CRM avait installé comme terminal télex un modèle de la marque "Teletype", qui vraiment n'était pas fait pour la navigation!

Les contacts clavier étaient réalisés par des tiges métalliques, genre "fils de fer", et c'était sans compter sur les vibrations du navire dues à la machine, sans parler du roulis ni du tangage, qui sont très importantes, desserrant tous les écrous, cassant les soudures; tout doit être monté sur Silentblocs.

Ce matériel, en essai, sera débarqué en décembre 73.

Deuxième essai, sur le "Marcel Bayard" ... un autre échec

Suite à ces résultats désastreux, M. Bès décide, avant l'ouverture du service, d'équiper les trois Navires Câblers français du moment - "Marcel Bayard", "Ampère" et "Vercors"- pour ensuite faire des essais en mer afin de roder le système.

L'installation du "Marcel Bayard" est programmée en novembre 1973 et les essais en mer se feront entre le 21 et le 27 novembre sur le trajet La Seyne - Calais où le Câblier "monte" en chargement à l'usine des Câbles de Lyon, avant une campagne de réparations.

Je suis chargé de réaliser l'installation, puis les essais, accompagné par le technicien de la CRM Marseille qui veut comprendre la raison de sa tentative infructueuse de juillet.

Cette installation, côté utilisateur, nous a forcé à nous interroger sagement sur la réalisation des liaisons. Nous n'avions pas encore réfléchi, dans le sens Navire-Terre, au problème de la transmission depuis le clavier du téléimprimeur Sagem SPE 5 ou du lecteur de bande perforée, car le STB75 ne possédait qu'une mémoire interne de 80 caractères, nettement insuffisante.

Il a donc fallu imaginer, puis réaliser un système de blocage électro-mécanique, empêchant tout envoi pendant les périodes de répétitions ou de rephasage du système.

Cette modification sur le téléimprimeur, étudiée et mise en place par René Chambon et moi-même, sera ultérieurement utilisée, sans aucune reconnaissance de la part de la société Sagem à notre égard, pour la mise en série d'un téléimprimeur spécialisé: le "SPE 5A navalisé"

Le n° d'appel sélectif de navire attribué au Marcel Bayard sera le 14700, premier de la série des numéros attribués aux navires français.

L'installation radioélectrique du navire est très vétuste:

- * un émetteur BLI à quartz de 2 Kw provenant de Rambouillet, embarqué en 1961.
- * un récepteur RUT 5 de la CRM utilisé uniquement en graphie, datant de 1961.
- * une récepteur PLESSEY MR 1402/PR 155, plus récent, mais de qualité douteuse.

Tout ce matériel est à lampes, bien entendu !

Le montage du modem Philips STB75 ainsi que du téléimprimeur, ne m'a posé que peu de problèmes ... une fois que j'ai eu compris que nous n'étions plus sur le "plancher des vaches", c'est à dire qu'il fallait fixer le tout solidement ... et sur silentbloks.

La seule place disponible dans le local radio étant la table des schémas, rabattable contre le pupitre de travail.

Cette solution me prouva rapidement son utilité, car au premier coup de roulis à la sortie de la rade de Toulon, c'est le pied de la table, très léger, qui a basculé et cassé, nécessitant l'intervention immédiate du menuisier du bord pour renforcer le dispositif.

La matériel n'a heureusement pas souffert du choc.

Malheureusement, ce voyage, pour aussi agréable qu'il fut - grâce à l'ambiance très amicale et la bonne humeur du second Radio Christian Chalut - ne donna pas de très bons résultats; les contacts avec St-Lys furent rares ... et éphémères.

L'instabilité en fréquence du PLESSEY, en mode BLU, était telle, qu'il ne fut possible d'établir aucune communication durable sur n'importe quelle gamme de fréquences.

Cela nous a permis toutefois d'élaborer une parade pour tenter de nouveaux essais, ultérieurement, avant que la décision soit prise de changer le matériel embarqué par du matériel beaucoup plus stable.

L'officier Radio, Pierre Leguet, ainsi que moi-même, depuis St-Lys avons adressé des demandes en ce sens à nos différents interlocuteurs en Direction.

Troisième essai, sur le "Marcel Bayard" ... enfin des résultats !

Jamais deux sans trois! le troisième essai fut le bon, après modification de l'installation du Marcel Bayard.

Un récepteur CSF RT547 à 6 quartz, spécifique pour le TOR, est installé, avec une baie de contrôle CSF type CS 0577, et une platine de ma fabrication permettant de recalibrer en permanence le récepteur sur sa fréquence grâce à une lissajous (tube d'oscilloscope affichant une ellipse que l'on doit stabiliser en permanence grâce à un condensateur variable)

La période de test a été effectuée entre le 27 juillet et le 3 août 1974, où j'étais en compagnie de trois officiers Radio, Pierre Leguet, Christian Chalut, et Roger Gibert sur le trajet Calais - Toulon.

Grâce à ce nouvel équipement de réception les différents essais ont pu se dérouler parfaitement, permettant de mettre au point les installations du navire câblé et les positions de St-Lys; car entre-temps la station s'est équipée de deux positions supplémentaires, toujours manuelles.

Ce meilleur temps, pour le moral, m'a permis de profiter plus sereinement de la vie à bord. Les périodes de répit, entre deux contacts, furent mises à profit pour se promener sur le pont supérieur où l'épouse du Commandant bronzait sur un transat ! La vue était belle; Il faut dire qu'elles étaient jolies à voir (et la mer, et l'épouse). C'est pour cela que le pont était plutôt encombré, car beaucoup d'hommes d'équipage avaient tous un travail urgent à faire sur ce pont (peinture, vérifications diverses sur la cheminée ou les antennes, etc ...)

C'est aussi, pendant de transfert que j'ai découvert une spécialité du commissaire de bord, Yves Legarec, organisateur des apéros: le "lait de tigresse".

En effet j'avais décidé d'offrir le "pot" de l'amitié à tout l'équipage qui m'avait reçu si cordialement. Si vous voulez vous régaler, en voici la recette:

Pour un litre de rhum, de la Martinique ou de la Guadeloupe, peu importe, même si les avis sont âprement discutés par deux membres antillais de l'équipage, il faut rajouter une boîte de lait Gloria (publicité gratuite) et de la glace pilée, pour rafraîchir. Vous pouvez adoucir avec un peu de sirop de canne.

Passez le tout au shaker ... et servez aussitôt; Vous m'en donnerez des nouvelles !

Le premier verre coule délicieusement, et vous rend agréablement euphorique. Mais je vous parie qu'après une deuxième dose de ce breuvage des "dieux", il vous sera impossible de vous lever de votre chaise ! A moins, bien sûr, d'être très entraîné, comme l'étaient les gens de mon entourage.

J'avoue, sans honte, avoir été incapable de faire quoi que ce soit cette après-midi là, sinon une bonne sieste réparatrice ! Je ne risque plus rien, il y a maintenant prescription du délit.

Mis à part ces anecdotes hors du propos premier, le principe de fonctionnement était "rodé", la mise au monde était une réalité.

Il ne restait plus à notre petit TOR qu'à grandir !

Toutefois, je dois modérer un peu l'enthousiasme de cette expérience, car, indirectement elle a suscité un drame.

En effet, malgré sa satisfaction apparente après ces premiers essais, Pierre Leguet a assez mal supporté que le système fonctionne presque parfaitement, car il a vu en ce progrès technologique un concurrent direct, appelé à supprimer son travail de "vrai" Radio de bord.

Il pensait que ces équipements modernes supplanteraient à brève échéance son savoir-faire et son rôle à bord. En cela il était un peu visionnaire, car on a vu plus tard ce service exploité par tout autre personnel que les Radios, le Commandant ou un Officier de pont, même un "cuisinot", à bord de la plate-forme pétrolière BOS 355, qui, en dehors de ses heures en cuisine, assurait les liaisons télex et phonie.

Il suffisait désormais de savoir afficher une fréquence, le numéro d'appel sélectif de la station appelée, et de savoir taper sur un clavier, pour établir une communication !

A partir de là, le moral de Pierre en a pris un sacré coup, sombrant parfois dans une sorte de dépression, et nous avons dû passer de longues soirées à essayer de le rassurer sur son rôle futur.

Peine perdue ... même si ce n'était pas la raison principale, quelques mois après il s'est laissé mourir, volontairement m'a t'on dit, lors d'une intervention chirurgicale bénigne pendant sa période de congés à terre.

Je dois cependant une grande reconnaissance à "Papy" - c'était le surnom de Pierre -, car il a tout fait pour faciliter au maximum mon travail et nous avons fait de très bonnes choses ensemble.

C'est souvent que je repense à lui avec une grande émotion; mais aussi à "son" navire, le Marcel Bayard comme lui disparu, brûlé et coulé le 4 janvier 1981, quelques jours après que j'aie refait entièrement à neuf l'installation du Radiotélex, lors de travaux de rénovation aux chantiers de La Seyne, la veille de son départ en permanence Atlantique aux USA.

C'est vrai que je garde un souvenir impérissable de ce navire et de ma vie à bord tant la gentillesse de tous était grande. Le Commandant Pacaud, alors "Pacha" du navire, m'avait même affirmé que je faisais partie des meubles, et il me considérait comme un membre de son équipage, et il m'invitait souvent à sa table. A bord, c'est un très grand honneur !

Son remplaçant, le Commandant Mertz, surnommé "le Marquis", m'appréciait bien aussi; mais il n'avait pas la même chaleur que le Cdt Pacaud.

Chaque fois que je quittais le bord, en fin de mission, j'amenais bien sûr quelques "provisions" détaxées, alcools et cigarettes, autorisées en principe, puisque nous avons navigué dans les eaux internationales. Par deux fois, après le passage au poste de douane, un colis supplémentaire m'attendait avec le matériel débarqué, dans la voiture des Câbles sous-marins, cadeau du Commandant !

A chaque débarquement, nous essayions d'éviter les douaniers, car presque toujours hors limite ! Une bonne astuce des Officiers de la passerelle, c'était d'accoster au plus près du fond du quai ... quand cela était possible. Alors on tirait l'échelle de coupée en dehors de la zone limitée par les barrières métalliques qui canalisait les débarquants vers la sortie contrôlée; j'avoue avoir triché comme les autres ... mais avec la trouille au ventre.

La station radiomaritime de Saint-Lys (1974)





*Pierre Leguet (O/R du Marcel Bayard), dit « Papy »
au clavier du second équipement embarqué*



J'effectue les derniers réglages sur l'équipement du Marcel Bayard



le Marcel Bayard à quai à La Seyne sur Mer