



## Les Radios du Titanic

**Le Titanic avait une équipe de deux Officiers Radio, ou du moins tels qu'on les désignaiten ce temps-là, deux opérateurs Marconi sans-filistes.**

Comme le voulait Marconi, les opérateurs devaient avoir entre 21 et 26 ans. John (Jack) G. Phillips était âgé de 25 ans, tandis que son adjoint, Harold Bride , avait 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.



**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. Il y travailla comme opérateur, en liaison permanente émission et réception avec sa station jumelle de Glace Bay en Nouvelle Ecosse. 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



**Harold Sidney Bride** était né le 11 janvier 1890 à Hull, en Angleterre. Il avait trois frères et une sœur. La famille déménagea ensuite dans le Kent, à Shortlands.

A l'âge de 20 ans, Harold ameuta le voisinage le jour où il installa une antenne dans le jardin familial, mais ainsi il pouvait écouter la télégraphie.

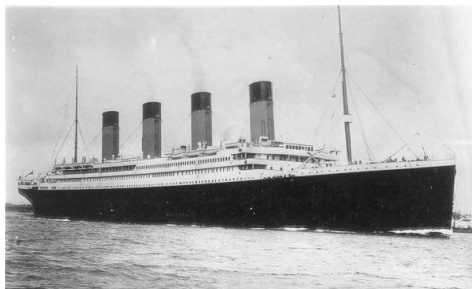
Il intégra l'école des télégraphistes de la Compagnie Marconi de Liverpool, dont il sortit breveté en juin 1911. C'est à cette époque qu'on lui assigna son premier embarquement. Il rejoignit très vite la Compagnie Internationale des Communications Maritimes Marconi et servit sur les paquebots Haverford, Lusitania, Lafranc, Anselm, et enfin Titanic.

# Organisation radio du Titanic

## L'indicatif radio du navire

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...



### Les essais

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 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.

Par la suite, 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, distante de près de 3500 kilomètres, et celle de Port Saïd, à plus de 5000 kilomètres.

### Les vacations sur le Titanic

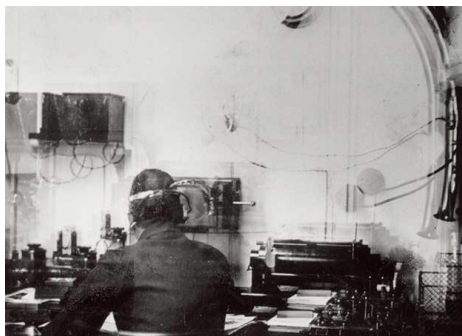
Les deux hommes furent éveillés de bonne heure le jour du départ le 10 avril ; ils terminèrent les derniers tests sans problème. Ils se mirent d'accord, sur le roulement concernant les vacations nocturnes. Philips, le chef, prenait le début de nuit, 20h00 à 02h00, et Bride le relevait entre 02h00 et 08h00. Il n'y avait pas de vacations 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.



← **Une des rares photos de la salle radio du Titanic**  
**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 pences pour les dix premiers mots et 9 pences par mot supplémentaire, une somme conséquente 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....

Proches des côtes américaines, en pleine nuit, par 41°46' Nord et 50°14' Ouest, l'irréparable se reproduisit : 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<sup>ème</sup> siècle au cours de laquelle le terme SOS fut utilisé pour la première fois.

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.

Certains ont mis aussi 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 minutes une performance non négligeable, compte tenu du matériel utilisé : émetteur à étincelle, pas d'écoute de la manipulation, manipulateur simple.



← Manipulateur Morse des stations Marconi

### Le déroulement des évènements

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 : **"CQD Titanic 41.46 N 50.24 W"** Bride l'interrompit 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.

Le navire "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 la nouvelle position. Puis le "Ypiranga" entendit le "Titanic" appeler pendant une dizaine de minutes, sans établir de contact. La situation s'aggravait **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. 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 IMEDIAT 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", 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 SOS Titanic. 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 terme SOS.

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 1h15, le "Baltic", MBC, dit au "Caronia", MSF, "SVP informez le Titanic que nous faisons route sur eux ».

À 1h20, le "Virginiann", MGN, entendit le "Cape Race" qui transmettait "Informez le "Titanic,Nous leur portons assistance, nous sommes à 170 miles 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 1h30, le Titanic répéta « Nous embarquons les passagers dans de petits bateaux »

A 1h35 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 vous secourir ? »

Aussi étrange que cela puisse paraître, le Titanic ne répondit pas. 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 1h40 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 1h45**, 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 1h48** « 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 : pas de réponse.

Le « Caronia » entendit le "Frankfurt appeler", mais il était à environ 275km.

A 1h50 Phillips envoya au Frankfurt « Vous êtes cinglés stdbi 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 2h 00 le « Virginian » entendait toujours des signaux mais de plus en plus faibles.

Bride et Philips quittèrent donc la salle radio et montèrent rapidement sur le pont supérieur et commencèrent à aider à l'embarquement sur le canot B. Puis 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 4h10, le Carpathia , arriva enfin sur zone et récupéra le premier survivant. Son radio avertit les autres navires.

A 8h10 les derniers survivants montaient à bord du Carpathia.

A 8h45 ce dernier répondit à une interrogation du « Baltic », « Fonçons en avant toutes vers Halifax. Il vaut mieux que vous alliez vers Liverpool. Nous avons 800 passagers à bord »

A 9h00 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 ».

Pendant le voyage vers l'Amérique, pas moins de 170 passagers firent le siège du radio du Carpathia pour envoyer des messages personnels. Malgré le pathétique de leur contenu, on n'oublia pas de les faire payer !



## Epilogue

Nous ne citerons parmi les survivants que **le seul radio Harold Bryde.**

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 non plus 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 stations relais en Ecosse.

Il quitta la Marconi en 1916, revint sur le HMS Mona's Isle, puis travailla comme chef de réseauen 1918 et 1919. Il fut 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 :** 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 permettant 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.

On en était au point qu'un Marconiste sur l'air signifiait pratiquement silence radio pour les autres. Ce fait est intéressant à rappeler car il souligna l'importance et la nécessité d'une réglementation internationale des procédures radio à bord des navires, ce qui fut fait.

Cette histoire a été volontairement restreinte dans le descriptif du naufrage aux messages essentiels. 28 navires furent concernés par cette affaire. Le sauvetage dura 8 heures. Seul le Carpathia sauva des passagers et les évacua sur New York.

**Sources :** [http://www.hf.ro/harry\\_snk.htm](http://www.hf.ro/harry_snk.htm)  
[dspt.club.fr/PHILLIPS.htm](http://dspt.club.fr/PHILLIPS.htm).  
[www.astrosurf.com/luxorion/qsl-ham-history-ti...](http://www.astrosurf.com/luxorion/qsl-ham-history-ti...)  
<http://www.qsl.net/g3yrc/Titanic.htm>  
WIKIPEDIA, domaine public, pour les illustrations

