

LES OPERATEURS DU "TITANIC"

Par le Commandant X...

■ ■ ■ ■ ■

DEPUIS un quart de siècle que les marins ont installé la T. S. F. à bord de leurs navires, il s'est passé bien des drames en mer où ce moyen de communication a trouvé un emploi justifié; mais, parmi tous ceux-ci, quel est celui qui a frappé le plus les esprits; dans quel cas la T. S. F. s'est-elle montrée le plus secourable et le plus propre à contribuer à augmenter la sécurité de la vie à la mer?

En un mot, par quel nom de navire dois-je ouvrir la liste des sauvetages réussis grâce à la télégraphie sans fil, le *Livre d'or de la T. S. F.*?

Et tout d'abord, est-il légitime d'entamer semblable publication; en avons-nous des motifs, des raisons, des sujets?

Si la T. S. F., en dehors d'une utilité matérielle, ou d'une satisfaction de confort, nous permet justement de donner quelques beaux exemples de morale, nous est-il permis de laisser passer l'occasion?

Les journaux quotidiens enregistrent chaque fois sous le titre les *Martyrs de la Science*, les noms des médecins qui sont victimes des soins qu'ils donnent à leurs malades à l'aide des rayons X, découverte scientifique tout à fait contemporaine de la T. S. F. Ils ont raison, et cela fait un peu compensation aux récits de crimes dont ils abondent.

La T. S. F. a, elle aussi, ses victimes et ses martyrs. Malheureusement, jusqu'à ce jour on a trop souvent négligé leurs noms, et après avoir accordé un hommage passager à leur personnalité, bien souvent on les laisse retomber dans l'oubli.

C'est pour ce redressement de notre mémoire, pour cette réparation morale que j'entreprends aujourd'hui *Le Livre d'Or de la T. S. F.*

Et je n'hésite pas, je prends comme premier sujet la catastrophe du *Titanic*.

Pourquoi?

Parce que ce drame réel, devant lequel tous les romans de cinéma semblent bien pâlir, peut être revécu dans ses moindres détails grâce à la T. S. F.

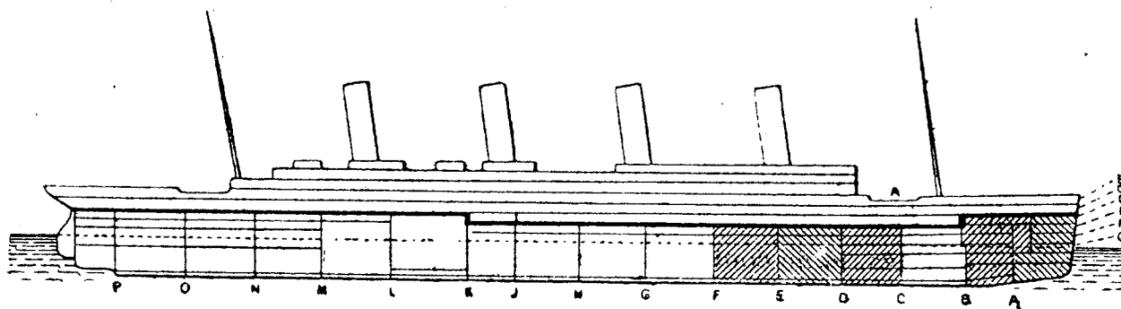
Nous verrons, en parcourant les signaux émis, la catastrophe se préparer et s'annoncer, nous sentirons se former autour du navire l'intrigue des dangers; nous assisterons au coup fatal porté au navire, à l'assassinat d'un grand transatlantique, et comme dans une tragédie antique, l'épilogue doit servir à notre instruction à tous.

Parce que le rôle de l'opérateur de T. S. F. du *Titanic* apparaît en toute beauté; fidèle à son devoir, il transmettra jusqu'au dernier moment, les signaux qui lui sont remis; l'agonie du navire le suit dans ses émissions, et lorsque les dernières étincelles

facilement, il nous est indispensable de dire quelques mots du navire et du théâtre des opérations, que nous allons décrire.

Lorsqu'il entreprit son voyage, le *Titanic* était l'orgueil de la *White Star Line*, à laquelle il appartenait, et de la flotte marchande britannique tout entière. Avec son frère jumeau l'*Olympic*, il dépassait largement par son tonnage tous les autres navires à flot, et il devait en être ainsi jusqu'au moment où les Allemands mettraient en service l'*Imperator*, construit en 1912.

Aujourd'hui encore, l'*Olympic* est par ordre de grandeur le quatrième navire du monde, il n'est dépassé que par le *Berengaria* (ex-*Imperator*), le *Majestic* (ex-*Bismarck*), le *Leviathan* (ex-*Waterland*), c'est-à-dire par les trois transatlantiques allemands livrés



Vue en coupe du "Titanic"

éclateront dans le poste de T. S. F., très faibles, l'heure de la fin sonnera, pour le steamer, comme pour son vaillant radiotélégraphiste.

Parce que d'un bout à l'autre de l'événement, la T. S. F. sera mise en action et servira à faire entrer en scène tous ceux qui y prirent part.

Parce que nous verrons enfin quel parti on a pu tirer de la T. S. F.

Le Titanic

Mais avant d'aborder l'affaire en elle-même, et pour la comprendre plus

à l'Angleterre et aux Etats-Unis.

Le *Titanic* avait un tonnage brut de 46.328 tonnes, un tonnage net de 21.831 tonnes, et un déplacement de 52.310 tonnes pour un tirant d'eau de 34 pieds, 7 (soit 10,54 mètres).

Les dimensions principales étaient :

Longueur 852,5 pieds, soit 259,53 mètres.

Largeur 92,5 pieds, soit 28,19 mètres.

Creux 64 pieds 9 pouces, soit 19,73 mètres.

Puissance des machines 50.000 CV.

Les machines comprenaient deux

machines alternatives et une turbine ; les machines alternatives situées en abord actionnaient chacune une machine latérale ; la turbine située au milieu du navire, une hélice centrale.

Les chaudières étaient au nombre de 29, dont 24 doubles, toutes timbrées à 215 livres par pouce carré, soit 15 kilogrammes environ par centimètre carré. Ces 29 chaudières étaient contenues dans six compartiments étanches, appelés chaufferies 1, 2, 3, 4, 5 et 6 respectivement.

Le *Titanic* possédait cinq pompes de ballast et de cale de 250 tonnes de débit à l'heure, et trois pompes de cales de 150 tonnes de débit à l'heure. Par ces pompes le navire pouvait donc évacuer 1.700 tonnes d'eau à l'heure.

Le navire comprenait un important compartimentage, qui devait lui per-

mettre, en cas de crevaison de coque, de rester à flot avec deux compartiments remplis ; et pour obtenir ce résultat quinze cloisons avaient été construites étanches, pour séparer complètement les grands compartiments les uns des autres.

En outre, douze portes étanches, pouvant être fermées automatiquement de la passerelle ; elles faisaient communiquer les chaufferies et salles de machines entre elles.

Le dispositif automatique de fermeture était le suivant ; les portes normalement se trouvaient fermées sous l'action de la pesanteur ; et il était nécessaire pour les ouvrir de faire fonctionner un embrayage : mais un puissant électro-aimant pouvait déclencher cet embrayage, et la porte se fermait d'elle-même. C'est cet

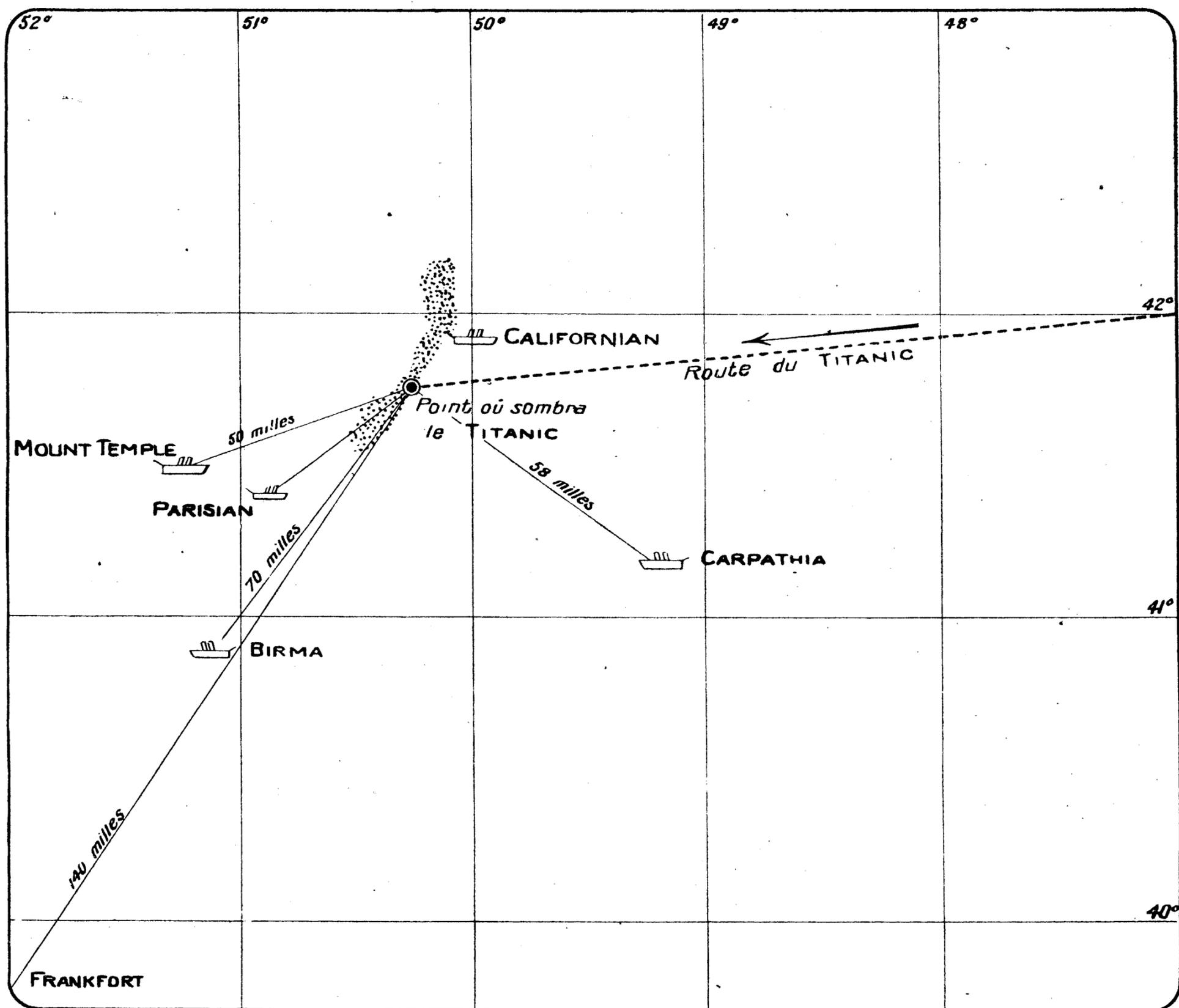
électro-aimant qui était commandé de la passerelle ; la fermeture complète des portes demandait de 25 à 30 secondes.

En outre, des flotteurs disposés dans les compartiments mêmes déclenchaient automatiquement l'embrayage en cas d'irruption d'eau.

Le *Titanic* était muni de 20 embarcations de sauvetage, soit 14 canots en bois pouvant contenir chacune 65 personnes, et 6 embarcations de secours (2 cotres en bois, et 4 bateaux-pliants Engelhardt) ; au total les embarcations pouvaient porter 1.178 personnes.

L'installation électrique de la T. S. F. et la signalisation sous-marine.

L'installation électrique du *Titanic* était pour l'époque la plus soignée



Carte montrant la barrière de glace et d'icebergs sur laquelle vint donner le "Titanic" et la disposition des différents navires

que l'on pût imaginer ; elle comprenait deux sortes de groupes électriques, les groupes principaux et les groupes auxiliaires.

Les groupes principaux étaient au nombre de 4, placés dans un compartiment étanche séparé ; chaque dynamo était de 400 kilowatts (sous 100 volts).

Les groupes auxiliaires de secours étaient au nombre de 2, placés dans un compartiment séparé, chaque dynamo était de 30 kilowatts.

L'éclairage électrique était fait au moyen de 10.000 lampes, d'une intensité de 16 à 100 bougies ; il existait à bord 562 radiateurs électriques, et 153 moteurs électriques, enfin une série de téléphones, alimentés par le circuit général d'éclairage au moyen d'un moteur générateur et une batterie de secours. Le poste de télégraphie sans fil, qui va jouer un rôle si important au cours du naufrage, se

trouvait situé sur le pont des embarcations près de la passerelle ; et comprenait deux groupes complets d'appareils l'un pour la transmission, l'autre pour la réception ; le transmetteur était situé dans une cabine sourde.

Le poste était alimenté par un moteur générateur Marconi de 5 kilowatts et par une batterie d'accumulateurs de secours.

Quatre antennes parallèles couraient entre les mâts.

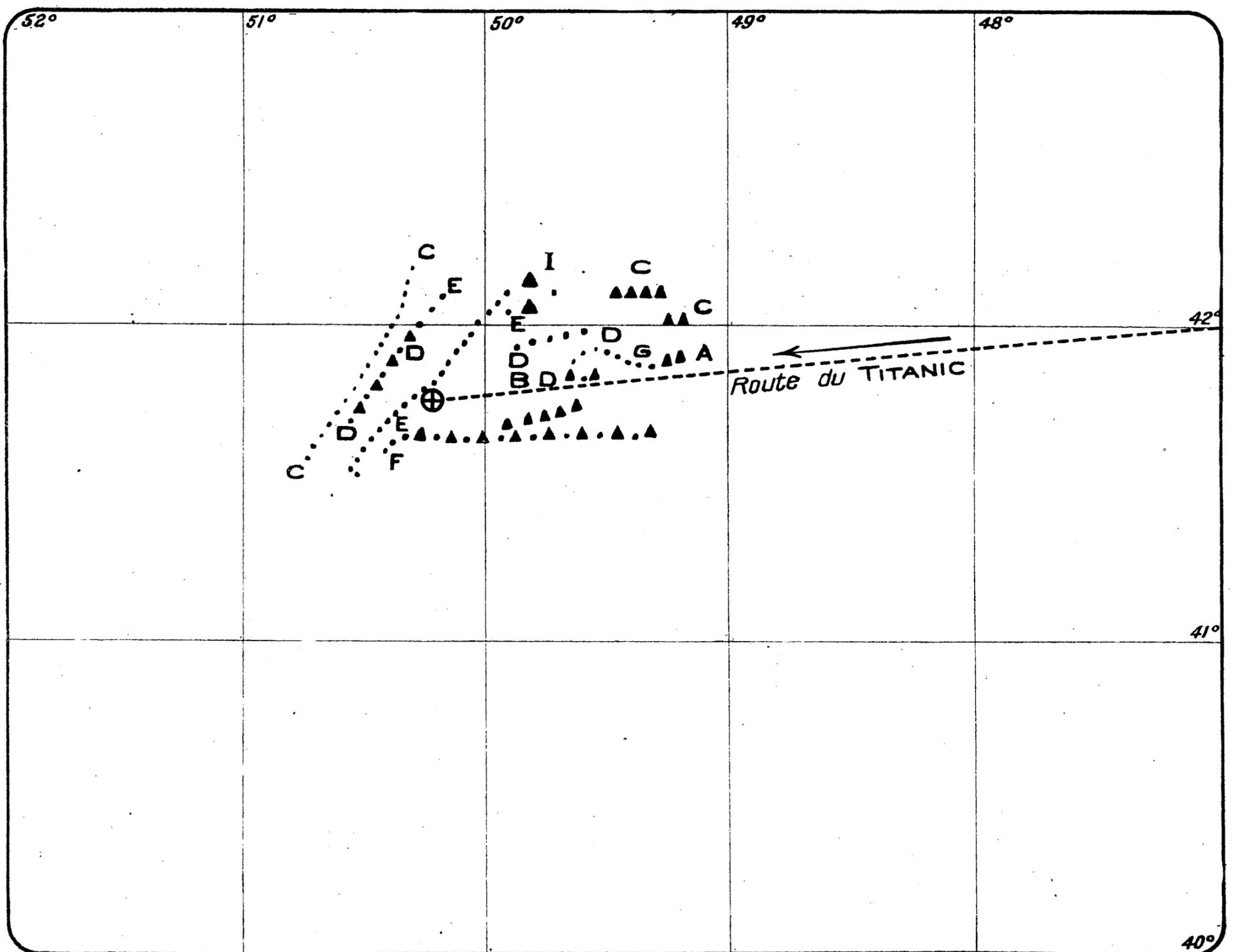
Bien entendu, l'émission se faisait sur ondes amorties.

Comme tous les grands transatlantiques faisant le service de l'Amérique du Nord, le *Titanic* portait à bâbord et à tribord, à l'intérieur de la coque et au-dessous de l'eau, des microphones destinés à recueillir les signaux des cloches sous-marines lorsque l'on approcherait de terre ; ces microphones sont reliés chacun par un circuit à un

récepteur téléphonique de passerelle, et l'officier de quart mettant le récepteur tribord à son oreille droite, le récepteur bâbord à son oreille gauche, peut arriver ainsi, en manœuvrant le navire jusqu'à entendre un son égal dans ses deux oreilles, à mettre le cap sur la cloche sous-marine. Avant l'invention et l'application de la radiogoniométrie, c'était ce procédé qui donnait quelque sécurité aux atterrissages par temps de brume.

Les opérateurs de T. S. F.

Puisque tout à l'heure nous allons assister du poste de T. S. F. à tout le drame, il est juste que je présente les deux opérateurs ; l'un d'ailleurs sera l'une des premières victimes du *Titanic*, et c'est au témoignage de son camarade que nous devons nombre de renseignements précieux sur la catastrophe.



Carte montrant les glaces signalées par les navires le 14 Avril. A par le "Parisian". B par "l'Athena". C par le "Californian". D par le "Paula". E par le "Truntenfels". F par le "Bretagne". G par le "Mesaba". H par l'"Amerika". I par le "Pisa".

Le chef de poste, qui ne reviendra pas de sa première traversée, s'appelait Philipps, il était âgé de vingt-quatre ans et, au dire de tous ses camarades, était considéré comme un opérateur très expérimenté; l'opérateur assistant était Mr. Harold S. Bride, qui sera sauvé, non pas sans difficulté ni blessure. Bride n'avait que vingt-deux ans, il avait fait sa formation d'opérateur de T. S. F. à " The British School of Telegraphy, Clapham Road ", et avait obtenu le diplôme du gouvernement huit mois avant la catastrophe; il s'était mis aussitôt à naviguer; avant d'embarquer sur le *Titanic*, il avait fait comme opérateur six voyages en Amérique: un voyage à Philadelphie sur le *Haverford*, deux voyages à New-York sur le *Lusitania*, un voyage au Brésil sur le *Lanfranc*, et deux voyages au Brésil sur l'*Anselm*. Sauf sur le *Lusitania*, il avait toujours été chef de poste.

Il appartenait au personnel de la Compagnie Marconi, et était embarqué en qualité de second opérateur avec gages de 4 livres par mois à bord du *Titanic*.

Le service comprenait une veille continue au poste de T. S. F. assurée par des quarts de six heures.

Et maintenant que le lecteur possède tous les éléments pour comprendre ce qui va se passer, essayons de revivre pendant quelques instants le drame du 14-15 avril 1912.

L'ordre de départ.

Le mercredi 10 avril 1912, le *Titanic* reçoit l'ordre de départ.

Il quitte Southampton, touche à Cherbourg, où il embarque environ deux cents nouveaux passagers, puis à Queenstown, sa dernière escale avant d'entreprendre la traversée.

Le personnel embarqué comprend le personnel de service et les passagers.

Le personnel de service est de :

Service de pont	66
Service des machines	325
Service de l'alimentation.....	494
Total	885

Dans ce total, sont compris le commandant, Edward Charles Smith, capitaine supérieur de la marine marchande, son second et six officiers de pont.

Les passagers se répartissent ainsi :

	Hommes	Femmes	Total
Première classe ..	180	145	325
Deuxième classe..	179	106	285
Troisième classe..	510	196	706

Total

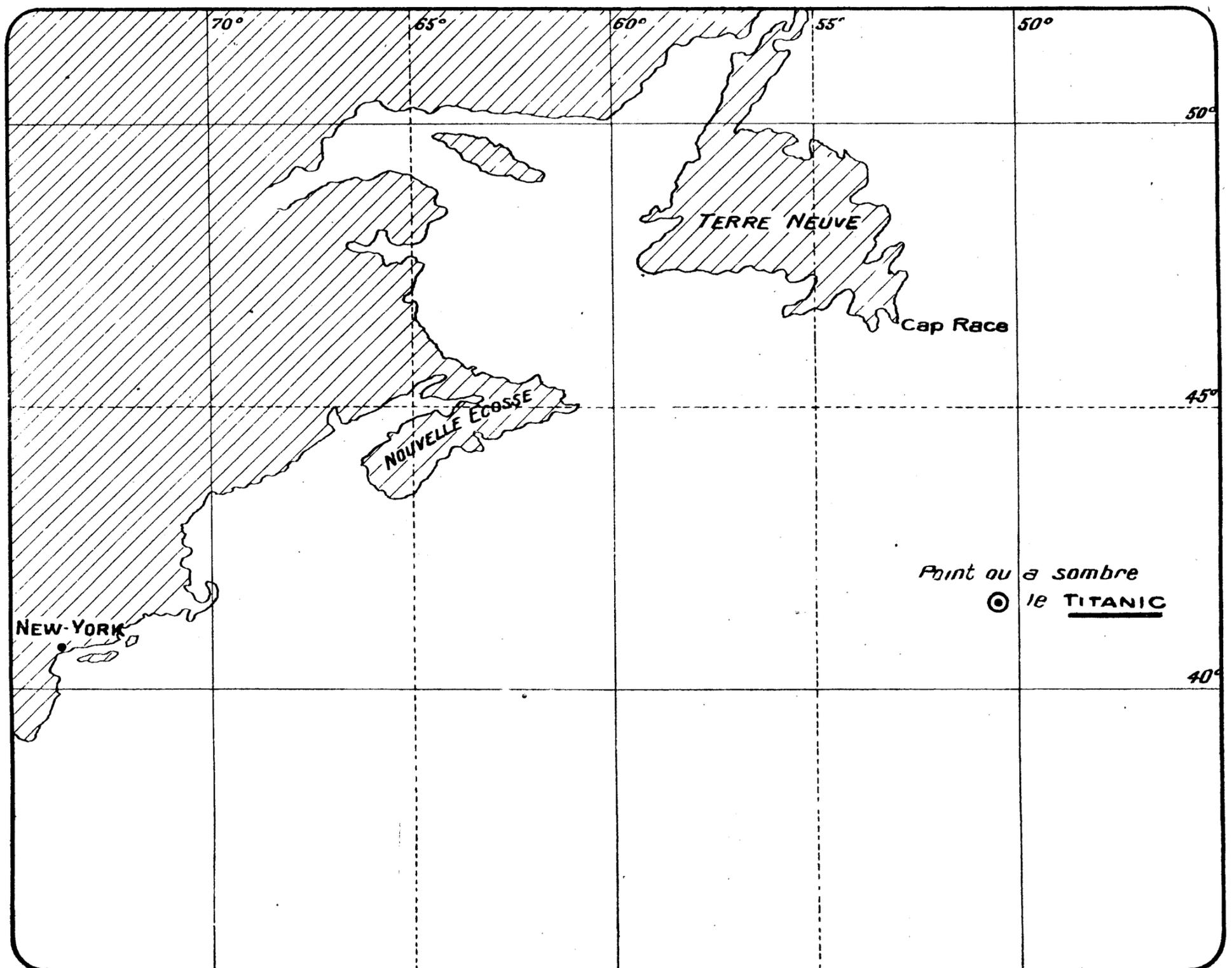
1.316

Sur ce total il y a 109 enfants.

Somme toute, il y a à bord du *Titanic* un total de 2.201 personnes.

La route suivie

L'ordre de départ ne contient pas la définition de la route à suivre, cette



Carte montrant le point où a sombré le "Titanic"

question relève directement du capitaine.

Depuis une quinzaine d'années, les Compagnies de navigation se sont entendues pour reconnaître par leurs navires toujours la même route à l'aller et une route plus au sud au retour. Les capitaines se sont toujours conformés à cette recommandation, et c'est cette route conventionnelle que suit le *Titanic*.

Du 15 janvier au 14 août, elle suit l'arc de grand cercle entre le phare de *Fastnet* et un point par 42° de latitude Nord et 47° de longitude Ouest, puis un arc de loxodromie de ce point au bateau-feu de Nantucket Shoat, qui marque l'atterrissage de New-York. Le point de changement de route est connu sous le nom de point tournant.

Tous les capitaines de navire savent et par expérience et par documents qu'ils peuvent être appelés à rencontrer des glaces quand ils approchent de Terre-Neuve, et certaines années, en 1903, 1904 et 1905 on avait même dû, devant la quantité d'icebergs, descendre plus au sud, tracer une route passant à 60 milles plus au sud du point tournant pour la période d'avril à mi-juin.

Mais il faut ajouter que jamais incident grave ne s'était produit, et que l'expérience d'un quart de siècle des transatlantiques parcourant ces parages semblait donner raison à tous ceux qui estimaient qu'avec une connaissance du régime des glaces, et une bonne veille, on pouvait faire la route sans avarie, sinon sans danger. La catastrophe du *Titanic* révéla qu'il n'en était pas ainsi, mais jusqu'à ce moment, le choix de la route suivie était légitime.

La T. S. F. prévient de la présence de glace.

Aussi c'est dans le confort d'un grand paquebot moderne, qui effectue sa première traversée, son "maiden voyage", comme disent les Anglais, c'est au milieu de cet entrain et de cette joie, qui caractérise l'ambiance des passagers d'un transatlantique, que les passagers prennent contact avec l'Océan, où bon nombre d'entre eux trouveront leur fin.

Le temps est convenable pour la saison, on marche vite, le *Titanic* soutient sans faiblesse ses vingt-deux nœuds et demi (1 nœud correspond à 1 mille marin, 1.852 mètres).

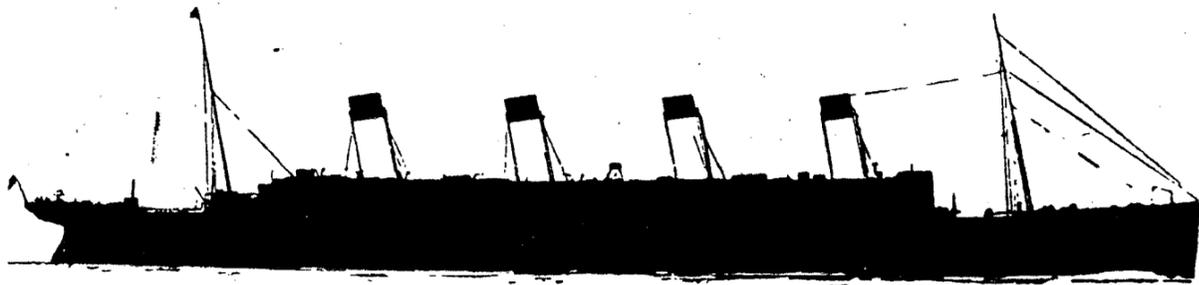
Mais bientôt la T. S. F. va enregistrer des signaux révélateurs.

La T. S. F. à bord apparaît aux passagers toujours comme un peu

mystérieuse ; et cependant le *Titanic* n'est pas le premier navire à la posséder. Parmi les navires anglais, il semble bien que le *Lucania* ait été le premier à en être muni, et cela se passait en juin 1901, et cette même année la Compagnie Cunard établissait des postes de T. S. F. à bord de tous ses navires au fur et à mesure de leur indisponibilité ; en 1902, c'était une nouvelle compagnie la *Allan Line* qui se décidait à l'adopter, et l'on peut admettre qu'en 1904, il n'existait plus un transatlantique qui n'en fût pas muni.

Puis peu à peu les installations de T. S. F. se répandaient à bord des navires autres que les transatlantiques, de telle sorte qu'au mois d'avril 1912 le *Titanic* pouvait compter sur des communications possibles avec un grand nombre de navires.

Et de fait, le 14 avril à 9 heures du



Silhouette du "Titanic"

matin, il recevait du vapeur *Coronia*, le radiogramme suivant :

" Capitaine *Titanic*,

" Vapeurs allant à l'Ouest signalent icebergs, growlers et champs de glace, par 42° de latitude Nord du 49° au 51° de longitude Ouest, 12 avril. Compliments.

Barr. "

Voici donc un premier renseignement sur les glaces, et qui montre que deux jours avant l'accident des icebergs ont été vus.

Je ne reviendrai pas ici sur la description de ces montagnes de glace, je renvoie le lecteur à l'article paru dans le *Q S T* de septembre, où il trouvera tous renseignements au sujet des glaces.

Le capitaine Smith accusa réception de ce message ; le *Titanic* se trouvait alors par 43°55' de latitude Nord et 43°50' de longitude Ouest.

Au début de l'après-midi, nouveau radiogramme, du capitaine du *Baltic*, navire de la même série mais plus ancien que le *Titanic* ;

" Capitaine Smith, *Titanic*.

" Depuis départ avons eu vents variables et modérés et beau temps. Vapeur grec *Athenai* signale passage icebergs et grandes quantités champs de glace aujourd'hui par latitude 41°51' Nord et longitude 49°52' Ouest. La nuit dernière avons communiqué avec vapeur allemand pétrolier *Deutschland* allant de Stettin à Philadelphie, ne pouvant plus se diriger, à cours de charbon, latitude 40°42' Nord, longitude 55°11' Ouest. Désire être signalé à New-York et à autres vapeurs. Vous souhaitez, ainsi qu'au *Titanic*, tout succès.

Commandant du *Baltic* "

Hélas ! ces souhaits ne devaient pas se réaliser ! Bien au contraire !

Le commandant du *Titanic*, accusa encore réception de ce message et en

fit part d'ailleurs à un administrateur de la White Star Line, qui en parla à quelques passagers. Ainsi la présence de glaces dans le voisinage n'était pas ignorée. Le navire se trouvait alors par 42°35' Nord et 45°55' W.

Le poste de T. S. F. du *Titanic* servit ensuite de relais entre le vapeur allemand *Amerika* et le Cap Phare pour un message au Service hydrographique de Washington, mais le signal ne fut pas communiqué au capitaine.

Amerika passé le 14 avril en vue de deux grands icebergs par 41°27' latitude Nord et 50°08' longitude Ouest.

Par contre, un message du *Californian* à l'*Antillian*, vers 19 h. 30', fut communiqué à la passerelle,

" Au capitaine *Antillian*,

" 6 h. 30 soir, temps apparent du navire, latitude 42°03' N, longitude 49°09' W. Trois grands icebergs à 5 milles de nous au sud.

Salutations, Lord "

Enfin, vers 21 h. 40, nouveau et dernier message :

Du *Mesaba* au *Titanic* et à tous navires à destination de l'Est.

“ Glaces signalées, latitude 42° à 41°51' N, longitude 49° à 50°30' W. Avons vu quantités grosses masses de packice (champ busd) et grand nombre de grands icebergs. Champ de glaces également. Temps beau et clair.”

Mais l'opérateur de T. S. F. est très occupé à passer au Cap Race les radiogrammes privés qui s'amoncellent sur son bureau, et il y a toutes chances que le radiogramme du *Mesaba* n'ait pas été porté à la passerelle ; on n'en a trouvé aucune trace dans la mémoire des gens.

L'accident.

Quoi qu'il en soit, le capitaine Smith et les officiers savent que des glaces ont été signalées ; le capitaine monte sur la passerelle et s'en entretient pendant une demi-heure, avant de rentrer dans sa cabine, avec l'officier de quart, et il ne quitte celui-ci qu'après lui avoir fait ses recommandations, avoir constaté que grâce à la clarté du ciel et au calme plat de la mer, une certaine quantité de lumière rendrait l'approche de l'iceberg visible, et avoir ajouté :

“ Si la situation devient tant soit peu douteuse, prévenez-moi immédiatement. Vous me trouverez à l'arrière”.

L'officier de quart ordonne aux hommes de vigie “ une extrême vigilance au sujet de la glace, particulièrement des glaçons et des growlers jusqu'au jour ”.

Le *Titanic* a changé de route à 17 h. 50, et mis le cap sur New-York. Il continue sa route droit devant lui en veillant attentivement. A 22 h. l'officier de quart est relevé, et le nouvel officier de quart a reçu connaissance et des signaux relatifs aux glaces, parvenus à la passerelle et des ordres du capitaine.

“ Mr. Lightoller passa le service à Mr. Mur Murdoch, le premier officier, à 10 heures, en lui disant que le navire se trouvait dans la région où on avait signalé des glaces, dit le rapport officiel de la commission d'enquête sur la perte du *Titanic*. Il lui parla aussi du message qu'il avait envoyé au nid de pie (poste de vigie), ainsi que de sa conversation avec le capitaine et des ordres de ce dernier.

“ Le *Titanic* semble avoir continué sa route jusqu'à un peu avant 23 h. 40, quand une des vigies dans le nid de pie frappa trois coups sur le gong, ce qui était le signal convenu pour annoncer quelque chose devant le navire, en téléphonant immédiatement à la pas-

serelle : “ Un iceberg droit devant nous. ” Presque en même temps qu'il avait entendu les trois coups de signal du gong, Mr. Murdoch, l'officier de quart, donna l'ordre : “ A gauche toute ”, et télégraphia à la chambre des machines : Stop, en arrière à toute vitesse. La barre était déjà toute et le cap du navire avait tourné d'environ deux quarts sur la gauche, quand il entra en collision avec un iceberg, bien en avant sur son côté tribord.

“ Mr. Murdoch au même moment manœuvra le levier qui commandait la fermeture des portes étanches dans les compartiments des machines et des chaudières.

“ Le capitaine se précipita sur la passerelle et demanda à M. Murdoch ce que le navire avait touché. M. Murdoch répondit : “ Un iceberg, Monsieur. J'ai fait mettre la barre à gauche toute, et renverser la marche. J'allais faire mettre la barre à droite toute, pour éviter l'iceberg, mais nous étions trop près. Je n'ai pas pu faire davantage. J'ai fermé les portes étanches ”.

L'iceberg n'a été vu qu'à moins de 500 mètres du bord.

La T. S. F. entre à nouveau en action.

Si violent qu'ait été le choc, le capitaine est cependant obligé de faire réveiller les passagers par les stewards, et de leur faire prendre les ceintures de sauvetage.

Mais le calme règne à bord. Aucun des passagers ne se rend compte de la gravité de la situation.

D'ailleurs le navire est resté droit, ce n'est que peu à peu que l'eau envahira les compartiments avant, par les déchirures qui s'étendent à tribord sur une centaine de mètres de long, et que le capitaine appréciera lui-même le sort de son navire.

Tout est mis en œuvre pour essayer de franchir les voies d'eau, mais en vain.

Au poste de T. S. F. le chef opérateur Philipps est de quart. Au moment du choc, le second opérateur Bride se réveille, s'aperçoit qu'il est près de minuit et comme il a promis à Philips de le relever un peu avant minuit, se lève et entre dans le poste.

La conversation s'engage sur deux sujets, l'accès de radiogrammes pour le Cape Race, et la raison du choc ; dans l'opinion de Philipps, qui ignore que le *Titanic* a rencontré un champ de glace, il se pourrait que le navire ait besoin d'un long séjour chez le constructeur pour y être réparé.

C'est à ce moment que le capitaine Smith apparaît au poste de T. S. F. et donne l'ordre aux deux opérateurs

de T. S. F. de s'aider mutuellement et de lancer le signal de détresse.

Il y a un quart d'heure que la collision s'est produite lorsque Philipps lance l'appel de détresse

C Q D

répété une demi-douzaine de fois, et suivi de l'indicatif d'appel du *Titanic* M G Y répété lui aussi le même nombre de fois.

A partir de ce moment, les deux opérateurs vont assister impassibles, et exemples vivants du plus beau sang-froid, au drame dont ils vont décrire dans l'air et faire connaître à tous les péripéties.

Voici d'ailleurs les signaux principaux (1).

0 h. 15. La *Provence* (2) reçoit les signaux de détresse du *Titanic*.

0 h. 15. *Mount Temple* entend *Titanic* lancer signal C. Q. D. Demande secours. Indique position. Ne peut m'entendre. Informe mon capitaine de sa position. 41°46 Nord, 50°24 Ouest.

0 h. 15. Cap Race entend *Titanic* indiquer sa position en lançant C. Q. D. 41°44 Nord, 50°24 Ouest.

0 h. 18. *Ypiranga* entend C. Q. D. du *Titanic*. *Titanic* lance C. Q. D. ici. Position 41°44 Nord, 50°24 Ouest. Demande secours. Dix appels environ.

0 h. 25. Appel C. Q. D. du *Titanic* reçu par *Carpathia*. *Titanic* annonçait : “ Venez immédiatement. Avons touché un iceberg. C. Q. D. O. M. Position 41°46 Nord, 50°14 Ouest.

0 h. 25. Cap Race entend M. G. Y. (*Titanic*) indiquer position corrigée 41°46 N. 50°14 Ouest.

0 h. 26. M. G. Y. dit C. Q. D. Position corrigée 41°46 N. 50°14 W. Réclame secours immédiat. Avons collision avec iceberg. Ne pouvons rien entendre par suite bruit de la vapeur (Lancé de 15 à 20 appels au *Ypiranga*).

0 h. 27. *Titanic* m'adresse le message suivant : “ Requier secours immédiat. Touché par iceberg à 41°46 N, 50°14 W.”

0 h. 30. *Titanic* indique sa position à *Frankfurt* et ajoute : “ Dites à votre capitaine venir à notre secours. Sommes sur glace.”

(1) Ces signaux sont ceux qui ont été rétablis par la Commission d'enquête, dont le rapport a été reproduit par les soins du Ministère de la Marine (française).

(2) La “ *Provence* ” avait aussi prévenu le “ *Titanic* ” du danger des glaces.

- 0 h. 30. *Caronia* adresse message C. Q. à M. B. C. Baltic et C. Q. D.: "M. G. Y. a touché iceberg, demande secours immédiat."
- 0 h. 30. *Mount Temple* entend M. G. Y. lançant toujours le signal C. Q. D. Notre capitaine fait retourner le navire. Sommes à environ 50 milles du *Titanic*.
- 0 h. 26. D. K. F. (*Prinz Friedrich Wilhelm*) appelle M. G. Y. et indique position à 12 heures matin 39°47 N., 50°10 W. M. G. Y. dit: "Venez-vous à notre secours?" D. F. T. (*Frankfurt*) dit: "Qu'y a-t-il?" M. G. Y.: "Avons collision avec iceberg. Coulons. Veuillez dire capitaine de venir". D. F. T. dit: "O. K. dirai."
- 0 h. 38. *Mount-Temple* entend *Frankfurt* donner à M. G. Y. sa position 39°47 N. 52°10 W.
- 0 h. 45. *Titanic* lance à *Olympic* S. O. S.
- 0 h. 50. *Titanic* lance C. Q. D. et dit: "Désire secours immédiat. Position 41°46 N. 50°14 W". Reçu par *Cellic*.
- 0 h. 53. *Caronia* à M. B. C. (*Blic*) et S. O. S., M. G. Y., C. Q. D. à 41°46 N. 50°14 W. "Désire secours immédiat."
- 1 h. 00. M. G. Y. lance signal de détresse. D. D. C. répond.
Position de M. G. Y. 41°46' N, 50°14 W. Secours de D. D. C. pas nécessaire puisque M. K. C. peu après répond à signal de détresse.
- 1 h. 00. *Titanic* répond à *Olympic* et indique sa position 41°46 N., 50°14 W. et dit: "Avons touché un iceberg."
- 1 h. 02. *Titanic* appelle *Asian* et dit: "Désirons secours immédiat." *Asian* répond de suite et reçoit la position du *Titanic*, 41°46 N. 50°14 W. qui est immédiatement transmise à la passerelle. Le capitaine donne à l'opérateur l'ordre de faire répéter la position du *Titanic*.
- 1 h. 01. *Virginian* appelle *Titanic*, mais ne reçoit pas de réponse, Cap Race dit à *Virginian* informer son capitaine que *Titanic* a touché un iceberg et demande secours immédiats.
- 1 h. 10. *Titanic* à M. K. C. (*Olympic*): "Capitaine dit: Préparez vos embarcations. Quelle est votre position?"
- 1 h. 16. *Baltic* à *Caronia*: "Veuillez dire à *Titanic* que nous nous dirigeons sur lui"
- 1 h. 20. *Virginian* entend M. C. E. (Cap Race) informer M. G. Y. que nous allons à son secours. Notre position 170 milles Nord du *Titanic*.
- 1 h. 25. *Caronia* dit à *Titanic*. " *Baltic* vient à votre secours."
- 1 h. 25. *Olympic* indique position à *Titanic*, 4 h. 24 matin. T. M. Gr. 40°52 N., 61°18 W. "Virez-vous au Sud pour nous rencontrer?" *Titanic* répond: "Faisons monter les femmes dans les embarcations."
- 1 h. 25. *Titanic* et *Olympic* sont en communication.
- 1 h. 27. M. G. Y. dit: "Faisons monter les femmes dans les embarcations".
- 1 h. 30. *Titanic* dit à *Olympic*: "Faisons monter les passagers dans les petites embarcations".
- 1 h. 35. *Olympic* demande à *Titanic*: "Quel temps il a. *Titanic* répond: "Clair et calme".
- 1 h. 35. *Baltic* entend *Titanic* dire: "Eau envahit chambre des machines".
- 1 h. 35. *Mount Temple* entend D. F. T. (*Frankfurt*) demander: "Y a-t-il déjà des embarcations autour de vous?" Pas de réponse.
- 1 h. 37. *Baltic* dit à *Titanic*: "Faisons toute vitesse sur vous".
- 1 h. 40. *Olympic* dit à *Titanic*: "Active toutes chaudières possibles aussi vite que je puis."
- 1 h. 40. Cap Race dit à *Virginian*: "Veuillez dire ceci à votre capitaine: *Olympic* se dirige à toute vitesse sur *Titanic*, mais sa position (de l'*Olympic*) est 40°32 N., 61°18 W. Vous êtes beaucoup plus près du *Titanic*. Le *Titanic* fait déjà monter les femmes dans les embarcations et dit que le temps là où il se trouve est clair et calme. L'*Olympic* est le seul navire que nous ayons entendu dire: "Nous allons au secours du *Titanic*". Les autres navires doivent être très éloignés du *Titanic*."
- 1 h. 45. Dernières communications du *Titanic* reçues par le *Carpathia*: "Chambre machines envahie par l'eau jusqu'aux chaudières".
- 1 h. 45. *Mount Temple* entend D. F. T. (*Frankfurt*) appeler M. G. Y. (*Titanic*). Pas de réponse.
- 1 h. 47. *Caronia* entend M. G. Y. bien que les communications soient toujours incompréhensibles.
- 1 h. 48. *Asian* entend M. G. Y. lancer S. O. S. *Asian* répond à *Titanic* mais ne reçoit pas de réponse.
- 1 h. 50. *Caronia* entend *Frankfurt* communiquer avec *Titanic*. *Frankfurt* d'après position à 172 milles de M. G. Y., au moment où le premier appel S. O. S. est lancé.
- 1 h. 55. Cap Race dit à *Virginian*: "N'entendons plus *Titanic* depuis une demi-heure. Peut n'avoir plus force communiquer"
- 2 h. 00. *Virginian* entend *Titanic* communiquer très faiblement, sa force étant très réduite.
- 2 h. 17. *Virginian* entend *Titanic* appeler C. Q. mais ne peut le comprendre. Les signaux du *Titanic* cessent très brusquement comme si la force s'arrêtait soudain. Son étincelle plutôt irrégulière. Appelé M. G. Y. (*Titanic*) et suggéré qu'il utilise sa batterie de secours. Pas de réponse.
- 2 h. 20. *Olympic*. Les signaux puissants. Demande si quelque chose a été communiqué au sujet de M. G. Y. Réponse: Non. Veille attentivement, mais n'entend plus rien de M. G. Y. *Titanic* ne répond pas.

La fin du Titanic et la conduite des opérateurs

Nous avons vu au cours de ces signaux, le navire lancer des appels de secours, annoncer la marche des avaries, faire embarquer les femmes dans les embarcations, l'eau envahir les machines et les chaufferies.

Le navire coule maintenant.

Les deux opérateurs sont restés à leur poste.

Le capitaine Smith apparaît une fois de plus à la porte du poste de T. S. F. et donne aux deux opérateurs l'ordre d'évacuer.

Encore une fois Philipps et Bride vont essayer de lancer un appel de détresse, mais c'est trop tard. C'est tout juste s'ils ont le temps de franchir le bord. Bride est capté par une embarcation qui se retourne. Il est blessé, tire quelques brasses, voit à côté de lui s'enfoncer verticale la masse du *Titanic*. On le recueille dans une embarcation ainsi que Philipps, mais Philipps, congestionné par le froid, meurt.

Les appels de T. S. F. n'ont pas été vains, le capitaine Rostron arrive à bord du *Carpathia* et recueillera 711 naufragés, dont Bride qu'il admet aussitôt à l'hôpital de son bord. La vie de ces 711 naufragés est due au courage et au dévouement des deux opérateurs restés fidèles à leur poste et qui méritent d'être inscrits au Livre d'Or de la T. S. F.