

**VOYAGE EN CARGO SUR OPDR TANGER**  
**Par F6HZF/MM Olivier Barbieux**  
**OCTOBRE 2009**

**Jeudi 1 octobre 2009**  
**Anvers (Belgique)**

3 jours après le salon radio de LA LOUVIERE, je me retrouve de nouveau en Belgique à Anvers, port où je dois embarquer à bord du Pte conteneurs OPDR Tanger, pour un voyage qui passera par Espagne Portugal Angleterre et Hollande.

Je surveille régulièrement sa position sur internet et actuellement il se trouve à Rotterdam.

Un appel téléphonique de l'agence par lequel je transite m'annonce enfin mon embarquement demain à 18 h à la borne 913.

Cette information me soulage, car 24 H avant on ne connaît jamais vraiment son départ précisément. J'ai plus qu'à attendre et à faire du tourisme dans une ville qui ne manque pas de curiosité.

**Vendredi 2 octobre 2009**  
**Embarquement à Anvers (Belgique)**

Après 30 minutes de taxi, j'arrive au point de contrôle, un peu en avance. Le cargo n'est pas encore à quai. Je vais donc assister à son arrivée:

A 18 H 30 la coque orange du cargo rentre dans le chenal, construit en 2008 : 8000 T, 130 m de long et 20 m de large.

J'embarque pour finir une fois la passerelle mise. Je suis accueilli par un philippin qui m'amène jusqu'à ma cabine située au niveau 4.

Immédiatement je m'installe et repère déjà le hublot par lequel passera mon fil d'antenne. En défaisant mon bagage je m'aperçoit que j'ai oublié le sac qui comportait l'antenne dipôle et son câble de 6 mm, qu'importe en solitaire, j'ai appris à faire avec ce que l'on a et donc je ferai donc avec la seule antenne que je possède, dans la soirée un fil de 20 m de long passera par un hublot., pour la masse j'ai fixé un fil sur un hublot avec une pince croco, j'ai ainsi la masse du bateau.

Le temps que le cargo est à quai, j'installe cette antenne qui tiendra les 12

jours de ce voyage.

Dans ma cabine, la table basse de forme ronde servira pour l'installation de tous mon matériel : mon poste FT 817 , boîte de couplage d'antenne, et PC portable .

Les prises électriques sont par contre mal dispose par rapport cette table et assez éloigné, m'obligeant a tirer sur toute les longueurs des câbles ce qui donne dans la cabine une jolie toile d'araigne a enjambe.

l'électricien de bord a qui j'explique cela me prêtera par la suite une rallonge multi prises électrique.

Dans la soirée je suis déjà a l'écoute des bandes HF, j'ai jamais été aussi rapide.

### **Samedi 3 octobre 2009 départ et Cap sur VIGO (Espagne)**

Réveille par le moteur qui s'est mis en marche, nous sommes partie de ANVERS à 3h du matin, après avoir terminer déchargement et chargement de containeurs;

Nous faisons route maintenant sur VIGO, et actuellement nous passons dans le chenal de la mer du Nord emprunte par de nombreux bateaux.

Dans une mer assez former, un rapide regard par le hublot afin de constater que l 'antenne est toujours a sa place.

J'écoute ce matin la bande 40 m, et les qso des oms Français, mes appels sont sans réponse, le fort QRM et ma faible puissance m'empêche de communiquer pour le moment, je bascule en CW.

9 H 00 premier contact réalisé en CW que je mentionne toujours a chacun de mes reportage le premier contact réalisé : un OM Suédois : SM4OTI op Steve qui me passe un excellent contrôlé sur 7 mhz signe que mon antenne fonctionne.

Cette journée est aussi celle ou je commence le trafic radio de ce voyage, Effectue principalement en CW, ( 7 contacts)

## **Dimanche 4 octobre 2009**

### **Pleine mer**

Des le matin, je monte a la passerelle afin de voir notre position, notre vitesse de croisière est de 14 nœuds, et nous sommes au large de OUESSANT mais assez loin des cotes pour pouvoir distinguer le moindre phare.

J'ai pas de réseau avec mon téléphoné, la seule chose que je capte est France Inter en bande FM.

A midi est organisé un BBQ dans le jardin (plate forme arrière du cargo)

Un bidon d'huile de la TEXACO coupé en 2 en guise de foyer à charbon, une grille dessus et notre cuisinier philippin nous prépare cote, steak, poisson, crevettes. C'est dimanche, et si les bateaux ne s'arrêtent jamais, l'équipage arrive à trouver un moment de détente et de convivialité sans la barrière des mess qui sépare toujours l'équipage et les officiers.

C'est bien la première fois que je déjeune de cette façon au milieu du golfe de Gascogne à 14 nœuds de moyenne.

Sans contredire personne j'ai souvent lus des skippers que la traversée de cette zone n'était pas sans risque et même dangereuse. J'ai bénéficié d'une bonne fenêtre météo.

## **Lundi 5 octobre 2009**

### **Escale à VIGO (Espagne)**

C'est dans le brouillard que commence cette journée, le cargo utilise une corne de brume située à l'avant sur le mat et que j'entends toutes les 5mn., Alors que l'on descend plein sud le temps ne s'arrange pas, le brouillard ne nous a pas quitté, et la mer est légèrement agitée. Par le hublot la visibilité est à peine de 100m, et les nombreuses crêtes blanches des vagues donnent l'impression d'être en montagne.

Arrivée à VIGO en fin d'après midi, l'ancre est jetée dans une zone d'attente, la visibilité est trop faible pour une entrée de port

Cote radio, je fais une tentative en phonie, en contactant ON5HQ Jules proche de Bruxelles, et un début de contact avec l'expédition sur ile de Noirmoutier sous l'indicatif TM85NI, que j'entend tous les jours depuis que je suis partie. Désormais je me suis fixé sur la bande des 40 m, c'est là que j'entend le plus de choses, de plus l'antenne que j'ai installée s'accorde très bien. A la fin de cette journée, et après 3 jours je totalise 31 contacts, ce qui dépasse mes prévisions.

## **Mardi 6 octobre 2009**

### **VIGO (Espagne)**

Après une nuit passée au mouillage, nous avons accosté ce matin de bonne heure.

J'ai fait une visite express du port sous une pluie battante, et je suis vite revenue à bord complètement mouillée.

Ce matin je réussis avec difficulté à contacter F8NZQ Philippe om et ami que je connais depuis 25 ans, et avec qui j'ai plusieurs fois navigué. Je sais qu'il surveille les bandes radio à ma recherche depuis que je suis partie de Anvers, le contact que je fais en BLU en compagnie de F4AJW et F1MPR.

À midi, nous quittons VIGO toujours sous la pluie à destination de LISBONNE que nous atteindrons demain matin.

## **Mercredi 7 octobre 2009**

### **Lisbonne (Portugal)**

Arrivée au port de LISBONNE (Santa Apolonia terminal) ce matin, je profite de cette escale le temps du déchargement pour aller faire du tourisme, le temps est doux, un peu de soleil, mais dans le ciel quelque grain menace, je vais m'équiper en cas d'averse.

Déjà la route du retour, nous quittons Lisbonne en fin de journée après midi pour le port de Porto.

Avant de me coucher je démonte poste et Pc du câblage pour les ranger

dans leur protection, l'année dernière j'ai omis d'effectuer ce rangement, et dans la nuit par une forte tempête la façade avant du FT 817 a été endommagé en tombant par terre.

## **Jeudi 8 octobre 2009**

### **Porto (Portugal)**

Nous avons navigué toute la nuit et sommes arrivés à Lexies, le port de commerce de Porto. La cargo a encore jeté l'ancre dans une zone d'attente avant l'entrée au port.

En attendant j'installe mon poste déjà réglé sur la bande 40 m et participe sans problème à un QSO avec F6DCN F4ABS F4FPO F6HII, c'est la première fois que je contacte autant de stations françaises en /MM.

Je débarque pour une visite touristique de la vieille ville.

## **Vendredi 9 octobre 2009**

### **2ème jour à Porto**

Mon baromètre numérique m'annonce 1013, et ce matin il pleut sur Porto.

J'ai le temps d'aller faire un tour sur le marché avant notre départ

De retour 1 H après, j'allume mon poste à l'écoute du 40 m où j'ai désormais établie tout mon trafic radio

Assez rapidement je me calle sur un QSO de 2 oms : F6FAI et F6BOL, Ce ne sont pas des débutants en radio et le signal faible que je peux émettre, ne les dérange pas, bien au contraire nous discutons du voyage que j'effectue, des conditions de trafic entre QRM et tune, et j'apprends que F6FAI, Jean Marc est un fidèle lecteur des reportages que j'écris à chaque voyage /MM.

Par la suite on doublera ce contact en mode CW. Rendez-vous est pris pour d'autres contacts durant la semaine qu'il me reste à faire. Nous quittons sous le soleil, Porto à 13 h.

**Samedi 10 octobre 2009**

**La Curugna (Espagne)**

Situé dans la province de la Galice, cette jolie ville se situe à la pointe ouest de la péninsule ibérique.

Nous arrivons dans la matinée sous un crachin type breton pour une courte escale de 3 h, je débarque juste pour y faire une marche sur la promenade qui longe le port joliment arboré de palmiers.

Un peu comme les jours précédents nous partons à 13 H pour cette fois 2 jours et 5H de navigation non stop (estimation affiche au mess sur les distances)

Un tour d'écoute sur 40, ça va être difficile, tous le trafic est en contest J'effectue 2 contacts en télégraphie, sûrement des OMs pas intéressés par le concours du week end, dans le fond j'entends des Français mais faiblement, je tente même pas de les appeler, je décide de rester à l'écoute d'une oreille et continuer le livre que je me suis apporté sur le Vendée des globes.

**Dimanche 11 octobre 2009**

**BBQ à midi, position = rail Ouessant montant, pointe du Finistère**

J'effectue dans la matinée mon 60ème QSO en BLU avec Pierre qui active le château de Binche avec l'indicatif ON7RY/P et qui me passe un contrôle de 55.

Plus tard et plus confortablement, je contacte F5AAR Pierre (dpt 49), F1HTU Olivier (dpt 72) qui sont déjà en contact, je les appelle comme ils arrivent très fort, ils me répondent immédiatement, le contact se déroule sans problème même que par moment mon contrôle passa à 59, comme quoi avec 5 Watts, des fois je suis surpris.

Chaque dimanche sur ce cargo est organisé un BBQ, l'équipage au complet (hors quart) participe à ce repas bien convivial à l'arrière du cargo.

Le Capitaine un Roumain, 5 officiers Ukrainiens, 8 matelots Philippins. La langue officielle à bord est l'anglais, mais les Ukrainiens entre eux

parlent Russes et bien sur les Philippins font de même en Philippin.

Ce cargo a déjà accueillie d'autres passagers (Allemands Suisses Hollandais) mais je suis le 1<sup>er</sup> Français à venir à bord de ce cargo.

### **Lundi 12 octobre 2009** **Felixstowe (Angleterre)**

A 9 h nous croisons devant Calais, j'ai que 2 barrettes de réception sur mon portable je monte à la passerelle, la réception sera meilleur pour téléphoner chez moi et donner de mes nouvelles.

A l'opposé les falaises de Douvres sont bien visible nous faisons route sur Felixstowe.

J'ai légèrement changé la position de mon antenne, je recontacte Eric F4EJW que j'avais eu au Portugal, il m'entend beaucoup mieux, nous conversons un bon quart d'heure.

Nous arrivons à 13H sur la zone d'attente, nous serons à quai bien plus tard, dans la soirée je débarque en compagnie de 2 matelots qui vont au Seamen club pour téléphoner aux Philippines

Pendant ce temps là, le transbordement de conteneurs va continuer par les dockers anglais.

Seamen club, endroit qui propose multiples services aux marins en escale, le thé et le café sont offerts. Je repartirai avec des bonnets de laine tricoter main, également offert aux marins gratuitement.

À la porte se trouve un livre de visite que je remplis de la façon suivante :  
« 12/10/09 F6HZF/MM OPDR TANGER Oliver »

### **Mardi 13 octobre 2009** **Retour à Rotterdam (Hollande)**

Dernière étape de ce voyage, au programme 9 h de navigation en direction de Rotterdam et se sera la fin de ce voyage.

Dans la matinée de recontacte Philippe F8NZQ depuis Annecy, nous conversons longuement dans de parfaite condition.  
Je continue a rester en mode BLU et a effectuer d'autre contacts avec des stations françaises.

C 'est sous le soleil que nous arrivons, après avoir remonter le fleuve nouvelle Meuse, pratiquement jusqu'au centre ville. Je fais le tour du cargo en disant au revoir a tous le monde et je débarque définitivement

### **Mercredi 14 octobre 2009** **Conclusion, THALYS (France)**

J'ai seulement débarquer hier, et il me semble que cela fait déjà plusieurs jours. Le temps passe vite.

Et c'est dans le THALYS qui me ramène à la réalité à plus de 300 km/ h sur PARIS, que je termine ce reportage d'un voyage en cargo de 12 jours, mais aussi d'un dépaysement total et bien vécu

Quand on a navigué à la vitesse de 14 nœuds, c'est violent comme retour.

Ce voyage aura été une fois de plus plein d'enseignement concernant la mise en place d'une antenne, le trafic radio en QRP et vacation à faire, mais aussi en navigation qui me passionne et que je pratique.

J'aurai effectues **82 QSO** sur la bande 7 MHZ en CW et BLU  
Dont **44 stations françaises**, avec des contacts riches en contene loin du répétitif contrôle systématique.  
Merci à vous tous qui avait participer a ces contacts, je reste disponible pour toute questions et information à mon adresse :

[f6hzf@libertysurf.fr](mailto:f6hzf@libertysurf.fr)

### **Condition de trafic :**

TRX : FT 817 Yeasu / 5 Watts



Alimentation Conrad à découpage 13,5 V 4 A  
Double clé CW G4ZPY  
Boite couplage MFJ 902  
Antenne long fil F6HZF de 20 m  
PC portable ACER aspire one (cat system, Commander V2.2 HB9DRV)  
Photo NIKON coolpix L2

**Olivier Barbieux**, 53 ans, né à Paris

Radio amateur depuis 1977  
(WPX FCW DDFM DUF)

Marin, J'ai commence la voile en 1980 comme équipier, invité par hasard pour une sortie un week end, par un professeur que j'avais eu en stage. Cette première se déroula a St Malo sur un voilier habitable de 30 pieds. Ayant aime l'expérience je décide de faire une série de formation en voile et navigation afin de me perfectionner. Je navigue alors un peu partout multipliant stage et formation.

En 1992, je fus sélectionner pour une régata hauturière en équipage, nous terminâmes 2eme de cette compétition, renforcé par ce podium.  
Je me lance ensuite dans le permis côtier et hauturier que je réussie  
Je fais après cela une formation marine marchande de navigation astro

Skipper depuis 1992 je navigue régulièrement en Atlantique.  
je termine aujourd'hui mon 6eme voyage en cargo comme passager.

J'arrive a conjuguer ces 2 loisirs que sont la radio et la mer, j'ai partager cette passion et amener avec moi plusieurs OM en organisant 8 expéditions radio à bord de voilier et plus récemment en péniche.

Initiant le trafic radio en bateau utilisant les conditions rudimentaire, l'absence parfois de courant obligeant l'utilisation de la batterie du bord, l'installation d'antenne.

Mais aussi partager la vie à bord, et l'esprit d'équipe que peut être un équipage, et qui laisse généralement après plusieurs années de très bon souvenirs. 73

**Écrit par F6HZF Olivier Barbieux (octobre 2009)**

**[F6HZF@libertysurf.fr](mailto:F6HZF@libertysurf.fr)**