



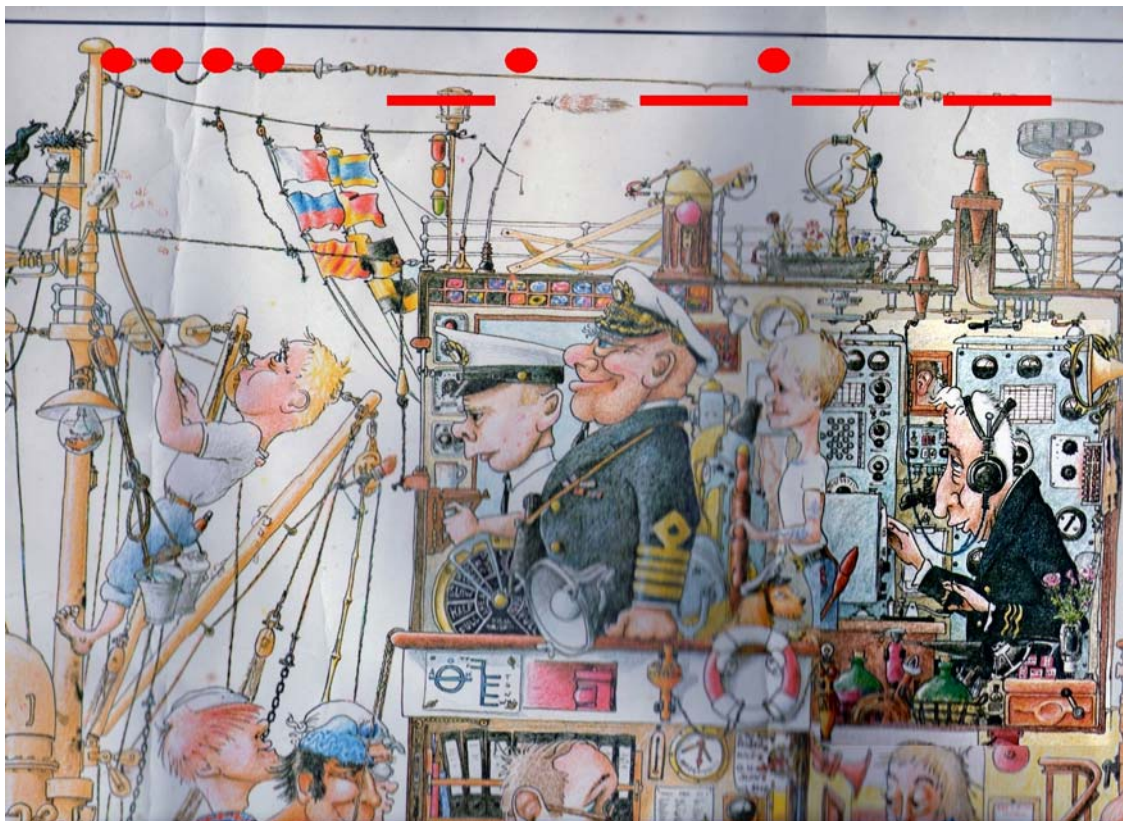
QSTIMM N° 68

BONNE ANNEE

H
A
P
P
Y

N
E
W

Y
E
A
R



B
L
O
A
V
E
Z

M
A
D

MWAKA ZURI RAFIKIS

Sommaire de ce Numéro

S.L.T. Page 2

Souvenirs d'embarquement sur le FPPO Pages 3/4/5

Retour sur le Joseph Blot Page 6

Service rendu par St Lys/FFL Pages 7/8

8AB première liaison transatlantique Pages 9/10

Pêlé Mails Page 11

MF Runde Pages 12/13

Birmanip Pages 14/15

QSP de l'A.S.P.R. Page 16

<http://qst.mm.monsite-orange.fr>

S.L.T.

La lettre Radiomaritime (S.L.T.) abrégé pour Ship Letter Telegram était une correspondance échangée par voie télégraphique entre le navire et la station côtière (p.ex St Lys) et par voie postale entre la station côtière et le correspondant à terre. Elle permettait aux marins de recevoir et d'envoyer des nouvelles à leur famille à un tarif très inférieur à celui d'un télégramme. La SLT était taxée pour un minimum de 22 mots (SLT comptait pour un mot). La taxation pour les mots supplémentaires était bien inférieure à celle appliquée pour un télégramme.

Il était précisé que la station côtière devait appliquer son "timbre humide" sur l'enveloppe de la lettre radiomaritime. On pouvait aussi déposer une SLT dans n'importe quel bureau de poste qui l'acheminait par voie postale jusqu'à St Lys pour être transmise ensuite au navire.



Texte =

MEILLEURS VOEUX A TOUS STOP JE SOUHAITE QUE 2012
VOUS APORTE LE MAXIMUM DE CE QUE VOUS POUVEZ ESPERER.
ET ACCESSOIREMENT QUELQUES QST/MM SUPPLEMENTAIRES
AVEC TOUTES MES 73

• POUR REPONSE EVENTUELLE, S'ADRESSER A UN BUREAU DE POSTE.
• POUR TOUS RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE SERVICE RADIO-MARITIME,
APPELER (1) 509 1234

Souvenirs de Laurent/F5DVL

2ème partie, à bord du Joseph Blot/FPPO

(suite du QST/MM NR 67)

Enfin, nous voilà en mer, en route pour Casablanca d'après ce que j'avais appris du Cdt, voyage largement commenté au carré. Toutefois je n'avais pas trop osé poser de questions quant à cette destination inconnue pour moi. J'arrivais dans un univers totalement nouveau et mystérieux et j'étais je l'avoue très intimidé par les officiers du carré et a fortiori encore plus par le Cdt et le Chef Mécanicien, ces deux derniers prenaient d'ailleurs leur repas à part. Je vous expliquerai plus loin pourquoi le second capitaine ne se joignait pas à eux comme c'est la coutume, ainsi que je l'ai appris ensuite. Cela ne l'empêchait pas de m'impressionner déjà, mais c'était vraiment un personnage remarquable, que vous découvrirez plus tard dans ce récit

Maintenant que nous étions partis, ce premier contact avec l'univers de Neptune ne s'annonçait pas sous les meilleurs auspices. En proie à un violent mal de mer (heureusement ce fut la première et aussi la dernière fois), il ne me vint pas à l'idée de signaler mon départ à FFC par un "QTO" ainsi que je vous l'ai expliqué précédemment. Heureusement, sur les côtes du Portugal, petit à petit, après une lutte qui aura duré près de 24 heures, je me suisamariné et le mal de mer est discrètement parti au magasin des souvenirs. Cela m'a permis de me familiariser (un petit peu) avec un matériel que je considérais toujours avec un grand respect.

Mais lorsque le Commandant est apparu dans la station, en me demandant de transmettre à Casablanca Radio (CNP) un télégramme destiné à annoncer notre arrivée et à énumérer les détails habituels concernant le chargement, j'avoue que brusquement, à défaut du mal de mer qui heureusement s'en était allé, le stress en revanche a fait son apparition. J'ai d'abord compté et recompté les mots du télégramme, non sans avoir consulté l'Instruction SF, ouvrage officiel et réglementaire à bord qui détaillait les règlements régissant l'envoi de tout ce qui transitait par les voies télégraphiques entre les navires et les stations côtières (télégrammes, avis de service, etc. etc.). Cette instruction SF expliquait également comment on devait compter les mots (réels ou taxés), quelles étaient les taxes à appliquer..... C'est ensuite d'une main tremblante que j'ai mis en service l'émetteur. Puis, le temps de chauffage respecté, et les réglages effectués (plutôt deux fois qu'une), comme dans un rêve, et la main pas plus assurée sur le manip qu'elle ne l'était sur les commandes de réglage, j'ai appelé "CNP de FPPO QTC1". Que s'est-il passé ensuite, je ne m'en souviens pas trop. Ce dont par contre je me souviens très bien, c'est qu'une demi heure après, CNP m'a rappelé et m'a transmis lentement sur 441 Kcs: "FPPO de CNP je n'ai rien reçu, répétez tout". Heureusement que mon ego après la première transmission ne s'était pas envolé trop haut, la chute eut été brutale et douloureuse! J'ai donc répété mon télégramme correctement semble-t-il puisque CNP en a accusé réception Ouf !!! Tout ceux qui se souviennent du premier message qu'ils ont dû transmettre en morse me comprendront. Même si la température dans la station n'est pas très élevée ce jour là, on a quand même tendance à transpirer un peu !

Enfin, Casa, première escale "lointaine" (tout est relatif) pour moi. Le navire amarré, une occasion d'aller à terre m'est offerte par le Cdt qui me demande de l'accompagner avec le Chef Mécanicien pour aller au Consulat de France certifier le rapport de mer. Il faut savoir que ce rapport écrit par le Commandant résume jour après jour (parfois dans un style un peu télégraphique) les conditions de navigation rencontrées lors du voyage (météo, et incidents éventuels). Il se termine toujours par la formule consacrée "Tel est mon rapport que je certifie sincère et véritable dans tout son contenu, me réservant le droit de l'amplifier si besoin est". Ce rapport est présenté aux autorités par le Cdt toujours accompagné de deux témoins. Il y eut cependant un problème ce jour là au consulat. L'employé qui nous reçoit s'aperçoit que je ne

suis pas majeur (la majorité était alors à 21 ans) et refuse mon témoignage ! Mais le Cdt lui fait remarquer que les inscrits maritimes sont nécessairement émancipés avec l'accord de leurs parents et doivent être considérés comme majeurs. Mon livret d'inscrit maritime faisant foi, j'ai alors pu certifier le dit rapport. D'autant qu'aucun incident majeur comme l'abordage dont je vous parlerai plus tard ne s'était produit pendant ce voyage. C'était donc un rapport de pure routine.



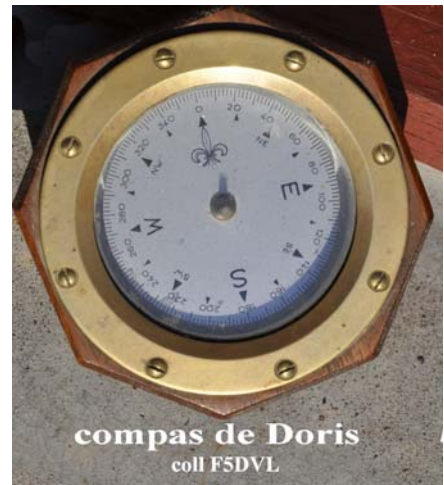
livret d'inscrit maritime de Laurent

| EMBAR | | | | EQUIPEMENTS. | | | |
|----------------|-----------|---|-------------------|-----------------|----------------|------------------|--|
| NOM DU NAVIRE. | PORT | N ^o M ^o M ^o M ^o | GENRE & CATEGORIE | FONCTION & RANG | PORT | CONDITIONS | SIGNATURE |
| | | | | | de l'armement. | de l'engagement. | de l'inscription maritime ou de son délégué. |
| Joseph Blot | Bordeaux | 232 | 02 | Radio | Bordeaux | 20 7 42 | [Signature] |
| M ^o | Dieppe | 181 | 01 | Radio | Havre | 1 5 42 | [Signature] |
| Dymphne | Toulon | 319 | A | - | 65000 | 1949 | [Signature] |
| Commissaire | Nancy | 12 | 01 | 4- | 10000 | 1949 | [Signature] |
| Touraine | Cherbourg | 364 | 01 | radio | 10000 | 1949 | [Signature] |
| Brezie | S-Nazaire | 02 | 01 | Radio | 10000 | 1949 | [Signature] |
| Lauphine | Le Havre | 96 | 01 | 4- | 10000 | 1949 | [Signature] |

considérée comme une aide quasi essentielle à la navigation. Comme sur de nombreux navires, à bord du Joseph Blot, les relevés gonio étaient assurés par le Radio. Pour les non initiés, il s'agissait à l'aide d'un cadre mobile de chercher l'extinction (plus facile à apprécier qu'un maximum) de l'émission d'un radiophare situé à terre, et ceci grâce à un cadre mobile tournant situé à l'extérieur. En général, ces émissions étaient groupées, on entendait donc successivement sur la même fréquence les signaux émis en morse par plusieurs radiophares. Cela permettait au navire de se situer au point d'intersection, à condition qu'il s'agisse bien d'un point, mais c'était le plus souvent un triangle lorsque les relèvements provenaient de trois radiophares, c'est pourquoi on affinaient sans cesse, grâce parfois à plusieurs groupements de radiophares. Je me souviens encore d'un voyage sur le Joseph Blot, depuis Nemours jusqu'au Havre où la visibilité avait été quasi nulle du départ jusqu'à l'arrivée. Nous avons passé Gibraltar dans la brume au gonio, de même pour les côtes du Portugal pour finalement atterrir "pile poil" au bateau feu du Havre ! Mais cela a eu lieu un peu plus tard et vous verrez pourquoi, bien que malade lors de l'escale de Nemours, le Cdt bien inspiré, avait refusé mon débarquement, pressentant sans doute un voyage sans beaucoup de visibilité.

Après quelques rotations Oran/Casa/Alger/Rouen, le Cdt Jean dont je garde un excellent souvenir débarque pour prendre sa retraite et laisse le navire au second Capitaine. Je vous ai déjà parlé de ce second et il mérite que je vous le présente plus en détail. On n'en fait plus des comme lui. J'avoue que je vous dis cela avec une certaine admiration Il était âgé d'environ 35 ans. Originaire de Cancale, il avait commencé sa carrière à la pêche sur les bancs de Terre Neuve à l'âge de 12 ans. Il était courant à l'époque de la pêche à la morue sur les voiliers, d'embarquer de si jeunes mousses, pas toujours très bien traités d'ailleurs. Si vous avez lu Pierre Loti reportez vous à "Pêcheurs d'Islande". Cette pêche (à la ligne) était effectuée à partir de petits "Doris". Les Doris sont de petites embarcations à rame où prenaient place dont le seul instrument de navigation était un petit compas (voir photo page suivante). Parfois il arrivait que la brume leur fasse perdre de vue leur bateau. Malgré leur compas, certains se perdaient même réellement. Encore heureux s'ils pouvaient être ré-

cupérés par un autre voilier, parfois de nationalité différente. Après plusieurs jours où ils pêchaient pour ceux qui les avaient recueillis, ils regagnaient leur propre voilier lorsque la visibilité s'améliorait. Tout cela bien sûr dans le froid et la brume qui sévissent en quasi permanence dans ces contrées. A bord de leur bâtiment, il y avait peu d'eau, et le savon et autres produits considérés comme tout à fait inutiles manquaient. Les systèmes pileux étaient en conséquence très développés. De temps en temps, m'a confié le nouveau Commandant du Joseph Blot, un petit coup de couteau dégageait la crasse qui se formait au dessus des oreilles. "C'était inhumain" disait-il en racontant cette vie! Inhumain déjà pour un adulte, alors pour un enfant de 12 ans ! Ces dures années de sa prime jeunesse l'avaient nécessairement marqué et lui avaient laissé certaines habitudes qui ne plaisaient pas nécessairement à tout le monde. Pourtant, il ne buvait pas, il ne fumait pas, il ne draguait pas, du moins pas à ma connaissance, en revanche, il chiquait (beaucoup, beaucoup). Peut être est ce pour cela que le précédent Cdt ne souhaitait pas le recevoir à sa table.



Lorsqu'il est lui même passé Cdt, peut être par réaction, il a demandé au premier lieutenant, (neveu du Cdt précédent) qui était lui passé second capitaine de continuer à prendre ses repas au carré des officiers. Par ailleurs, ce nouveau second, était le fils de l'ancien Cdt du voilier "France" qui s'était échoué sur une île du Pacifique. Pour son père, ancien Cap Hornier, hors la voile, toute autre propulsion ne valait rien. Il qualifiait donc son fils de "chauffeur de taxi!". Mais notre nouveau second lui avait m'a-t-il dit répondu "Je suis peut être un chauffeur de taxi, mais moi, je n'ai jamais foutu mon bateau au sec!" Un autre officier du carré a également laissé un souvenir marquant dans ma mémoire. Il s'agit du 3è mécanicien. Il était à 35 ans environ toujours célibataire et à chaque escale ou presque, il allait combler un manque d'affection auprès d'une de ces hôtes bien connues des marins, ce qui a donné naissance à cette idée reçue qu'un marin a une femme dans chaque port! Notre "héros" demandait toujours à partager un moment d'intimité avec la plus plantureuse de ces dames. Au retour d'une de ces sorties, il nous avait raconté: "Pendant que je m'activais, elle levait les bras au ciel.....et tricotait!" Des trucs comme ça, ça ne s'invente pas!



Pendant que je m'activais, elle levait les bras au ciel.....et tricotait!" Des trucs comme ça, ça ne s'invente pas!

Mais revenons à notre nouveau Commandant. Il possédait une antique moto, vous savez une de celles avec une très grande courroie apparente. Son premier soin, à sa prise de fonction avait été de la faire mettre à bord. Je me souviens de lui, à Nemours, port où il avait décidé d'utiliser ce moyen de locomotion pour se rendre à la marine. Une fois la moto mise sur le quai, il s'en était approché. Tout l'équipage le regardait. Je vous détaille le tableau. Auprès de l'énorme moto, notre commandant vêtu par le haut d'un "marcel", et par le bas, soutenu par des bretelles noires qui tranchaient bien sur le tricot de corps blanc, un short noir qui lui arrivait un peu en dessous des genoux, il arborait aussi des chaussettes également noires retenues par des support chaussettes de la même couleur, Il était chaussé de bottines noires montantes. Et, cerise sur le gâteau, si j'ose dire, la casquette à 4 galons, bien posée sur le sommet du crâne et tenue par la jugulaire.....à suivre dans le prochain qst/mm

RETOUR SUR L'EPISODE PRECEDENT DU JOSEPH BLOT

J'ai reçu de Gilbert Garrigues qui a également navigué sur le Joseph Blot et dont vous avez pu lire les souvenirs dans les qst/mm 57 à 61 ce mail intéressant avec en pièce jointe la photo d'une partie de l'état major du FPPO.

Je rappelle à nouveau que tous les anciens qst/mm sont disponibles soit sur le site du REF29, ou sur simple demande, envoyez moi un mail sans txt à l'ads f6gin@orange.fr avec en objet le ou les nrs qui vous manquent. Vous les recevrez par retour.

Voici donc ce que m'a envoyé Gilbert :

Un grand merci pour l'Histoire de Laurent que j'ai lue avec avidité. J'ai été embarqué sur le FPPO exactement dans les mêmes conditions que Laurent. A l'époque je croyais que c'était fortuit mais l'histoire de Laurent me révèle que ce n'était pas par hasard si l'armateur recrutait ses Radios dès la sortie de l'école sans expérience professionnelle. Cela permettait de leur régler un salaire de misère sans protestation....(..J'ai été embarqué en 3ème catégorie comme Officier Radio, avec un salaire inférieur à celui d'un matelot 4ème catégorie!) En fait Laurent signale qu'à son époque, l'armateur n'avait pas encore tout compris des avantages qu'il pouvait tirer des radios débutants et Laurent était payé comme Officier Radio.

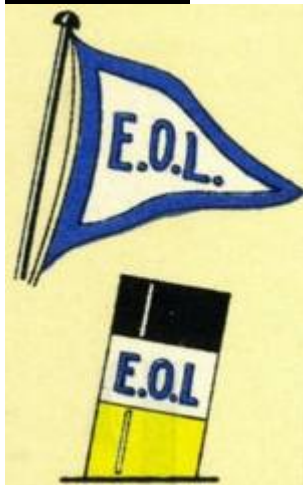
Je n'ai pas connu le matériel radio décrit par Laurent. En 1952 la CRM avait rééquipé le local en matériel plus moderne mais sans remplacer l'émetteur ondes courtes, dommage, ils auraient dû le laisser. Sur la Côte d'Afrique un mauvais émetteur ondes courtes aurait été le bienvenu compte tenu du QRN 5/5 qui sévissait en permanence.



La chauffe au charbon avait été remplacée par le fuel: la soute à charbon était devenue la cale 3, mais toujours aussi dangereuse. L'Officier mécanicien Demoy (celui avec le béret sur la photo) dont parle Laurent, y est également tombé et il en est mort, le pauvre !

Le Lieutenant Créquer est devenu Commandant à L'Union Industrielle et Maritime et l'élève pont Labousse est devenu Second Capitaine dans cette même Compagnie.

Photo jointe de gauche à droite = Bougault Chef mec - Huet 4e mec - Demoy 3e mec - Bazin 2e mec.



J'attends la suite avec impatience!

Bonne journée et salutations à Laurent (lui faire suivre ce message si possible) pas de pb, Gilbert, c'est fait, Laurent te remercie.

Comme vous le savez, chaque Compagnie de Navigation arbore ses couleurs sur la cheminée de ses navires et sur son pavillon.

Ci contre, voici celles de la Compagnie Odon de Lubersac qui armait le Joseph Blot/FPPO et le Cdt Le Terrier/FPVR ainsi qu'un autre navire sur la Côte d'Afrique dont Laurent a oublié le nom.

Cette coutume amenait les marins de la marine marchande à surnommer la "Royale" c'est à dire la Marine Nationale où ils étaient jadis invités à donner un peu de leur temps : "La Compagnie des cheminées grises !"

SERVICE RENDU PAR SAINT LYS RADIO/FFL

Pour illustrer les multiples services rendus par la station côtière de Saint Lys Radio, voici une lettre reçue d'un usager que le Chef de Centre avait fait mettre à l'affichage en 1992. Merci à F5YD (ex FFL) qui me l'a communiquée.

Lettre datée du 14 Novembre 1992 et adressée au Chef de Centre de Saint Lys par le Cdt du FANANTARA

GEL-PECHE
La Base Forêt
44860 PONT SAINT MARTIN
"FANANTARA". SRPP.
Cdt [REDACTED]
Capitaine au long cours
Capitaine de Corvette (R).

AFFICHAGE

Le 14 Novembre 1992.

Monsieur le Chef de Centre
Radiomarine de Saint Lys
31470 SAINT LYS

Monsieur le Chef de Centre,

A l'occasion du convoi que je viens d'effectuer du chalutier FANANTARA de Concarneau à Tamatave, je tiens à vous signaler l'excellence et la nécessité des services rendus par votre centre et ses opérateurs : courtoisie, disponibilité, efficacité, suppléance à la plupart des stations côtières inefficaces, sauf exception, en dehors de l'Europe. Je puis en particulier vous relater les faits suivants :

Le vendredi 13 Novembre, vers 11h30 TU, je suis contacté en VHF 16 par un navire de Trinidad, le SAMAA 1, indicatif JBEP3 - Ce navire, type petit roulier, en limite de visibilité optique, me signale qu'il a à bord 2500 réfugiés Somaliens en provenance de MERCA, port situé à une quarantaine de milles au sud de Mogadiscio. Nous nous trouvons à proximité de RAS HAFUN, cap situé à environ 90 milles dans le sud de GUARDAFUI. Ce navire vient donc d'effectuer entre 2 et 3 jours de mer, et se dirige vers le YEMEN, dans la région d'ADEN. Il me signale qu'il n'a plus d'eau douce

Monsieur le Chef de Centre,

A l'occasion du convoi que je viens d'effectuer du chalutier FANANTARA de Concarneau à Tamatave, je tiens à vous signaler l'excellence et la nécessité des services rendus par votre centre et ses opérateurs : courtoisie, disponibilité, efficacité, suppléance à la plupart des stations côtières inefficaces sauf exception, en dehors de l'Europe. Je puis en particulier vous relater les faits suivants :

Le vendredi 13 novembre, vers 11H30 TU, je suis contacté en VHF 16 par un navire de Trinidad, le SAMAA1, indicatif JBEP3. Ce navire, type petit roulier, en limite de visibilité optique, me signale qu'il a à bord 2500 réfugiés Somaliens en provenance de MERCA, port situé à une quarantaine de milles au sud de Mogadiscio. Nous nous trouvons à proximité de RAS HAFUN, cap situé à environ 90 milles dans le sud de GUARDAFUI. Ce navire vient donc

d'effectuer entre 2 et 3 jours de mer, et se dirige sur le YEMEN, dans la région d'ADEN. Il me signale qu'il n'a plus d'eau douce à bord et que ses vivres s'épuisent. Seule sa VHF fonctionne encore, mal, et il me demande de contacter un organisme humanitaire international. Mon chalutier, avec ses moyens très limités, ne peut être d'aucune aide directe. J'essaie donc de contacter les stations côtières sur 2182 KHz. Pas de réponse de Djibouti, pas de réponse d'Aden, pas de réponse de la Marine Française à Djibouti, pas de contact non plus avec d'autres navires. Je décide donc d'appeler Saint Lys Radio sur la bande des 22 MHz. Contact immédiat, je demande une liaison avec le siège de la Croix Rouge à Genève. Cet organisme me dit connaître parfaitement la situation dramatique de la Somalie. Malheureusement il n'y a pas d'antenne au port le plus proche, HAFUN, qui, d'après les instructions nautiques est pourvu en eau douce. La Croix Rouge me conseille donc de diriger le navire vers BOSASO, port de Somalie sur le golfe d'Aden, à environ un jour de mer. L'opérateur de Saint Lys, qui a pris très au sérieux l'affaire, m'indique que Médecins du Monde se trouve également dans la région, et me met en relation avec cet organisme à Paris.

Là, je reçois le même conseil que celui de la croix Rouge, orienter le navire de réfugiés sur BOSASO vers où ils peuvent faire converger des équipes médicales. J'essaie de reprendre contact avec le SMAA1, qui, préoccupé sûrement par ses passagers, ne fait pas une veille continue VHF. Je l'appelle également en 2182, faisant précéder mes appels des mots Security et même Pan dans l'espoir que mes appels déclencherait le récepteur 2182 généralement installé en timonerie. Finalement, j'obtiens la liaison avec le capitaine du SAMAAA1 sur VHF et lui transmets mes informations et les conseils de la Croix Rouge et de Médecins du Monde. Notre communication pratiquement terminée est interrompue par une station puissante, se baptisant "AMERICAN AIRCRAFT", qui a dû intercepter le tapage que j'ai fait sur les ondes. Cet avion propose au navire de lui faire parvenir de l'eau et des vivres, mais sans dire comment. Cette station ignore totalement mes appels. Intrigué par l'accent peu américain et le refus de liaison de l'opérateur de l'avion, je suis la conversation avec le SMAA1. A la suite d'un lapsus de l'opérateur qui parle de "French Aircraft", je devine qu'il s'agit d'un appareil français de Djibouti qui a choisi de garder l'anonymat.

A ce jour, j'ignore quel a été le sort des 2500 réfugiés du SAMAAA1. Mais si de l'aide a pu leur être apportée, c'est grâce à votre centre et à ses opérateurs qui m'ont permis de diffuser l'information, recueillir des conseils et les transmettre au navire.

Avec mes remerciements pour votre aide permanente et unique. Je vous prie de recevoir, Monsieur le Chef de Centre, mes meilleures salutations.

P.S. Vous pouvez me contacter à l'adresse de Gel Pêche. Si vous diffusez cette lettre, je souhaite pour des raisons personnelles que mon nom n'apparaisse pas en clair



1^{ère} Liaison Transatlantique par le Docteur Léon Deloy/8AB

J'ai retrouvé dernièrement un fac similé du journal "L'Eclaireur de Nice" du 26 décembre 1923 relatant la première liaison transatlantique effectuée par un radio amateur le Dr Léon Deloy sur 100 mètres de longueur d'onde. J'ai souhaité vous en faire profiter mais le fac similé en ma possession n'étant pas en très bon état quoique parfaitement lisible, j'ai préféré réécrire l'article sous Word afin de vous rendre la lecture plus aisée.



Depuis quelques jours et pour la première fois, des communications par télégraphie sans fil ont été obtenues d'une manière tout à fait régulièrement entre deux postes d'amateur de courtes longueurs d'onde, l'un situé en Europe et l'autre aux Etats Unis. Et c'est un amateur Français, Mr Léon Deloy qui est parvenu à réaliser ce tour de force à l'aide d'une installation qu'il a faite dans le laboratoire de sa villa "Les Hautes Roches" boulevard du Mont-Boron.

Depuis 1920-21, époque à laquelle la guerre étant finie, les amateurs français et anglais reçurent des autorisations d'avoir des postes d'émission, le problème des communications transatlantiques se posa.

Des expériences furent tentées pendant trois jours entre l'Europe et les Etats Unis, en février 1921, avec 200 mètres de longueur d'ondes. Elles furent négatives. Les amateurs européens manquaient d'entraînement et de bon matériel.

En 1921, en décembre, époque de l'année la plus favorable, les expériences furent reprises, pendant dix nuits consécutives. Un amateur américain était venu en Angleterre avec un poste d'écoute garni d'un super hétérodyne, il put recueillir des émissions de trente postes des Etats Unis.

Les amateurs européens se piquèrent au jeu et en 1922 les expériences furent encore reprises, au mois de décembre. Elles furent satisfaisantes. Un seul français M. Léon Deloy réussit non seulement à recueillir les émissions, mais encore à être entendu outre-Atlantique

La longueur d'onde qu'il utilisait était de 190 mètres et la puissance d'un kilowatt. Mais de nombreux brouillages rendaient les communications assez précaires.

M. Deloy résolut alors de tenter cette année une expérience fort intéressante au point de vue scientifique en faisant usage d'une longueur d'onde plus courte encore. Au congrès des amateurs de T.S.F. de Chicago il fit part de son projet à quelques amateurs expérimentés et spécialisés dans les courtes longueurs d'ondes. Il rencontra partout un certain scepticisme. La longueur d'onde de 100 mètres que vous voulez employer ne porte pas au delà de huit à neuf cent milles.

Revenu à Nice, M. Deloy se mit au travail. Il défît son installation entreprise pour 200 mètres et se livra à quelques essais. Après avoir usé d'antenne unipolaire puis biplane, il s'arrêta sur un prisme à quatre fils, deux lampes S.I.F. d'un quart de kilowatt et une longueur d'onde de 100 mètres.

Il eut la surprise, après avoir communiqué très facilement avec un amateur de Marseille, puis un amateur d'Orléans, de surprendre le fragment d'un concert émis sur 100 mètres à Pittsburg (U.S.A.). Pendant un mois, modifiant chaque jour son réglage, il fit des essais avec un amateur des environs de Londres, et lorsque tout fut au point, il résolut de tenter les communications transatlantiques. Par câble, il avisa les amateurs américains avec lesquels il était en relation et il lança un message le 26 novembre, entre 2 et 3 heures du matin, ce message très simple était ainsi conçu :

F8AB GSJTP

F signifie France, 8AB est l'indicatif du poste de M. Deloy et GSJTP un groupe de lettres prises au hasard.

Aucune réponse ne parvint par T.S.F. à M. Deloy qui, ses émissions terminées, s'était mis à l'écoute. Mais à son réveil, il eut la joyeuse surprise de trouver un cablogramme de Hartford (Connecticut. Les américains n'avaient pas répondu parce qu'ils n'avaient pas encore construit de poste émetteur sur 100 mètres de longueur d'onde.

C'est le 28, dans les premières heures du matin en France, (le 27 à 22 heures aux Etats Unis que la communication aller-retour fut établie. En réponse à un salut aux amateurs de T.S.F. américains, M. Deloy reçut du poste d'amateurs de Hartford des félicitations pour le succès de sa tentative.

Depuis cette date, toutes les nuits, M. Deloy a pu correspondre très régulièrement avec sept postes américains, notamment à Elisabeth dans le New Jersey et à Kitchner dans l'Ontario

A la différence des communications réalisées sur 200 mètres, qui sont précaires, celles obtenues sur 100 mètres sont incomparablement nettes. A Nice, on les entend à quarante centimètres du casque et aux Etats Unis, à plusieurs mètres, "dans toute la maison" a radiotélégraphié un amateur. Cette constatation a un grand intérêt scientifique. Elle prouve l'excellence de la longueur d'ondes de 100 mètres, méconnue jusqu'à ce jour. Elle montre que la nuit, un poste dont l'établissement coûterait dix mille francs peut remplacer une station valant dix millions.

Le nom de M. Deloy est très connu dans le monde des radiotélégraphistes amateurs. Ses expériences récentes, assurant la liaison pratique entre les deux continents vont le consacrer définitivement. **Article signé Georges Renaud**

Dans la revue "Le journal de la France" dont j'ai tous les numéros en collection, j'ai trouvé la photo ci contre au chapitre couvrant l'année 1927, page 2542 avec la légende suivante :

La soupenne où émettait Léon Delage, radioamateur, qui réussit en 1930, la première liaison privée entre la France et l'Amérique. La maîtrise des ondes lointaines est née.

On notera une première erreur sur le nom, Delage et non Deloy, une seconde sur la date puisque cet exploit a été effectué en 1923. L'appareil que l'on voit sur la table n'est semble-t-il pas un émetteur de 250 Watts. J'ai donc quelques doutes quant à l'authenticité de la photo. Qu'en pensez vous ?



PELE MAILS



Un correspondant, spécialiste des "Metrix" m'a envoyé un mail pour me signaler que le 462 que je vous ai présenté dans le qst/mm précédent n'était pas vraiment un modèle à classer monument historique, si l'on se réfère à l'époque où il était plus prudent d'embarquer avec son matériel. La photo jointe au mail prouve qu'il est effectivement l'heureux possesseur d'un vrai 460. Mais pour le monument historique, il repassera. J'en possède un qui a dû faire les campagnes

de Napoléon. Ce qui prouve d'ailleurs qu'il y a eu plusieurs modèles de 460. Si vous voulez vous pouvez d'ailleurs vous amuser au jeu des différences (j'en ai compté 6). Je devine la déception de mon correspondant qui doit dire comme dans la fameuse pub de la télé "Je l'aurai un jour, je l'aurai.." Si vous vous intéressez à ce genre de matériel allez donc faire un tour sur <http://www.hfc-audiovisuel.com/produits.php?cat=12>



Sur un autre mail, la question suivante m'étais posée :

- *juste une question !! au tout début , vers les années 60, le*
 - > *seul mode de trafic entre bâtiments de la même compagnieétait il*
 - > *uniquement en télégraphie ????*
 - > *aviez vous des skeds sur des fréquences particulières avec les autres???*

Au cas où d'autres lecteurs seraient intéressés, voici la réponse que j'ai expédiée :

..... pour répondre à cette question, en 60, la plupart des navires avaient la phonie, mais uniquement en OH. Même St Lys en ondes courtes n'a dû démarrer que vers 63/64. Au début il fallait d'abord appeler FFL en CW pour passer ensuite sur une fréquence phonie. Bien sûr c'était en AM. La SSB n'est arrivée à St Lys qu'à la fin des années 60. Et sur les bateaux il a encore fallu attendre un peu! On avait des skeds sur 12 MHz CW tous les jours entre navires Fina (petite compagnie, seulement +/- 5 navires donc souvent très éloignés), ça nous permettait de savoir où étaient nos remplaçants et quand ils étaient prévus débarquer!!! A l'époque les embarquements étaient de 4/5 mois ouvrant droit à 11,5 jours de congés par mois, la date prévue du débarquement était donc une préoccupation importante à partir de 3 mois de bord et c'était la cata quand on apprenait que le remplaçant prévu était encore embarqué! La SFTP et la Delmas par exemple qui possédaient bcp plus de navires avaient des skeds quotidiens en phonie sur 2321, je crois, j'y allais parfois, car j'avais des copains radios dans ces sociétés. Quant aux collègues de St Lys, on leur demandait parfois de prévenir un autre navire pour organiser un sked quand on n'arrivait pas à le joindre, ce qu'ils faisaient bien volontiers.

Quand on s'apprêtait à croiser un bateau Fina, on s'appelait sur 500 KHz en CW jusqu'à ce que l'autre réponde (portée du 500 KHz CW = 7 ou 800 Kms, parfois plus la nuit*), et ensuite dès qu'on avait la liaison on passait en phonie pour que les personnes intéressées des 2 bords puissent se parler. On échangeait quelquefois des pièces de rechange ou des vivres au moment où on se croisait, il suffisait de stopper une heure ou 2. En effet, tomber en panne de pinard ou de pommes de terre sur un navire où il y a beaucoup de Bretons, ce n'est pas la joie! note pour la portée du 500 KHz, on entendait souvent FFU (Brest) la nuit en plein milieu de l'atlantique, j'ai entendu un matin FFB (Boulogne) sur rade de Suez.....Quant à France Inter grandes ondes, je le mettais sur la diffusion générale toute la nuit à Portland (près de New York).

*Dans un prochain bulletin, je parlerai de la veille 500 KHz

From: Fabio Bonucci, IK0IXI - KF1B

MF Activity Weekend 2012



MF Runde had hold at the weekend

Sat 04th February 2012 until Sun 05th February 2012

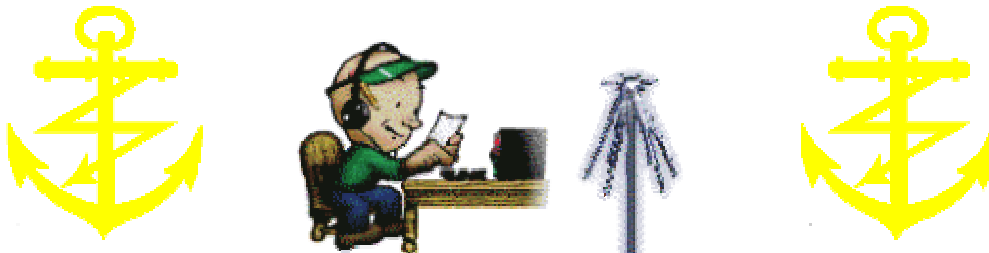
at the hours

08:00 - 12:00 (UTC) and 16:00 - 20:00 (UTC)

its annual Radio Activity Weekend.

To make the mode PSK31 much more active respectivly the last hour of the activity time can be also and especially used in this digital mode.

Non-German MF Club Stations could be worked too during the activity. Therefore, this was another chance to work also rare MF Stations for the popular MF Runde awards.



The classes of the MF Activity Weekend are:

- 1. Single stations CW, SSB, PSK31 or mixed**
- 2. Club Stations (single op)**
- 3. Club Stations (multi op)**
- 4. SWL**

It is now possible that for the operator of a Club station his personel MF No. will be additional valid as a QSO point. Of course, this Op cannot submit a 2nd log, additionally to the Club station log. This demands sportsmanship and makes equivalent evaluation only possible.

All other MF stations which submit a MF No. maintain this number during the entire MF Activity Weekend.

Conditions of entry:

1. Eligible are all amateur radio stations with or without a membership in a naval amateur radio society and MF club station (multi op allowed, but only by one TRX).
2. Each QSO from a MF Runde member or from a MF Club station with another amateur radio station (*with or without MF no*) will be evaluated once per mode (each one point).
3. Each QSO of a non-MF member with a MF Runde member or with a MF Club station will be evaluated once per mode (CW: 3 points, PSK31: 3 points, SSB: 2 points).

This is effective for the entry activity period regardless of the band on witch the QSO has been worked on.

Rapport exchange:

| | | |
|----------------------------|------------------------|-----------------|
| MF Members transmit: | RST/MF Member number | e.g.: 599MF999 |
| MF Club Stations transmit: | RST/MF Member number | e.g.: 599MF1000 |
| Non-Members transmit: | RST/running QSO number | e.g.: 599 001 |

Mentioning the sequence QSO no. by Non-Members gives information to the evaluators about the activity of the concerning station. If a Non-Member is not willing to give a sequence QSO no. the collumn can also be filled with 000 or be released. That will have no influence to the evaluation.

MF Activity main frequencies:

| | | | | | |
|--------------|-------|-------|--------|--------|--------|
| CW | 3.565 | 7.025 | 14.052 | 21.052 | 28.052 |
| SSB | 3.625 | 7.060 | 14.335 | 21.360 | 28.320 |
| PSK31 | 3.580 | 7.042 | 14.072 | 21.072 | 28.072 |

To submit: 1. An activity log list in chronological order incl. transmitted and received rappers and containing a Fair Play Statement with the signature of the Op (an example form sheet is downloadable). 2. It is expected that the sender of the log already makes a feasible calculation of the total score. 3. The submitted log list may be sent by snail mail in paper form or as email addendum (XLS, DOC, PDF, TXT, ADIF, Cabrillo legible formats).

summary sheet as download

[MF Activity Weekend \(RTF\)](#)

Submit to:

Albert Homrighausen (DF8LD)
Am Fliederbogen 2
24980 Schafflund
Germany

[mailto: df8ld@darf.de](mailto:df8ld@darf.de)

LE "BIRMANIP"

(explications de Jean/F5BQT)

Le père, l'OM au chapeau, comme quoi, mettre un chapeau n'empêche pas toujours de procréer. Le lieu de conception : Rangoon (Birmanie). La matière première, (voir ci dessous) a été trouvée dans une fabrique de perles en jade (des enfants y travaillent !) Pour une liasse de Kiats (quelques euros) l'ouvrier a immédiatement mis aux cotes le futur socle du manip.



Le polissage a été effectué, non sans difficultés par un marbrier local. Quant à moi, j'ai percé au forêt carbure monobloc et ce n'est pas du gâteau !

Les deux palettes en nacre ont été tirées à partir de petits couteaux à beurre achetés par YL sur un marché de Rangoon. Elle ne comprenait pas pourquoi j'insistais pour avoir absolument 2 couteaux !

Les manches en Teck ont été coupés et amincis pour être fixés sur les bras en laiton par 2 vis de 2,5 mm.

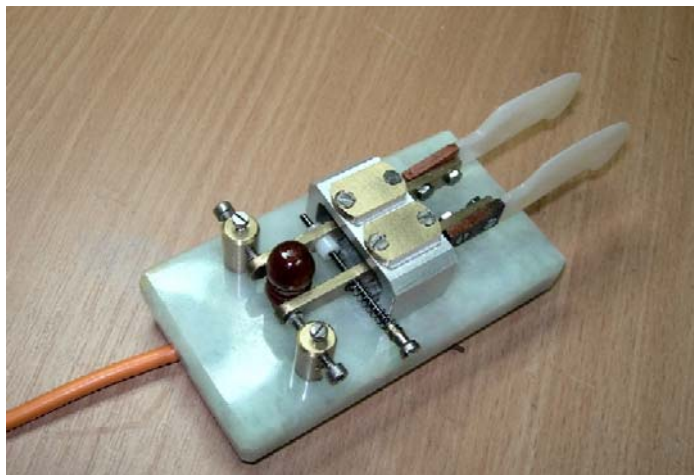
Le bras en laiton 7mm ep 3 traverse le pivot et est soudé à l'étain sur celui ci.

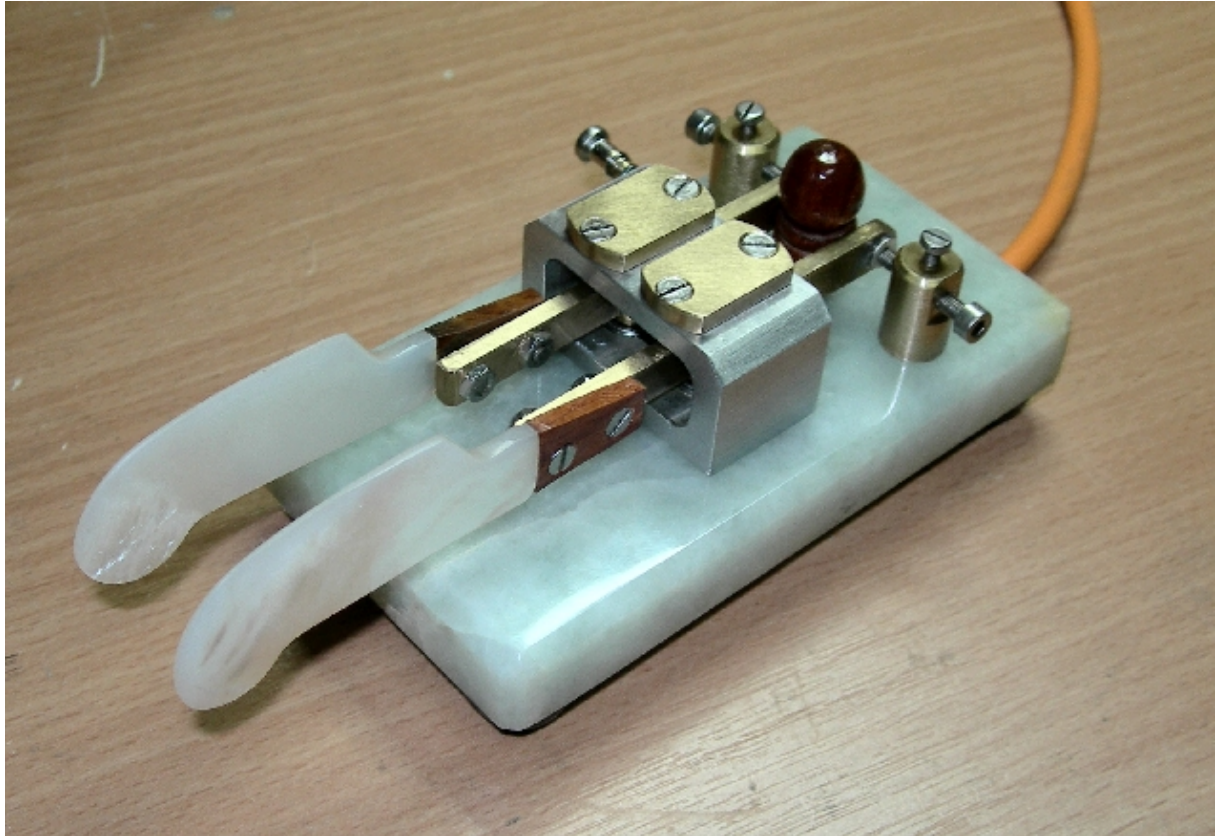
Le contact du bras est obtenu par une pastille de relais industriel.

Chaque bras est monté entre 2 roulements à bille miniatures.

Le rappel au centre des 2 bras est obtenu à l'aide d'un morceau de rayon de vélo avec son réglage par vis.

Lez ressort provient d'un stylo à bille.





Au plaisir de t'entendre manipuler, Jean, le dimanche matin avec ce bijou Birman, le "BIRMANIP" (marque et modèle déposé !).

Je rappelle au passage pour ceux qui souhaitent y participer l'horaire et les fréquences du sked CW du département 44.

Tous les dimanches matin à 09H15 locales sur 3544 KHz (+/- QRM). Le premier présent prend la direction du QSO. J'ai beau mettre mon réveil, j'arrive souvent en retard !



Visitez le site du Ceria, le radio club de St Nazaire, vous y trouverez d'autres photos du Birmanip, du Tank Manip, c'est une autre réalisation du même "constructeur" qui pendant ses moments libres, (comment fait il ?), a également rénové un AME7G... et vous y trouverez aussi plein d'autres choses intéressantes à l'adresse :

<http://f6kbg.ref-union.org/>

Crédit photo F5BQT

QSP DE L'A.S.P.R.



Bonjour à tous, Nous allons bon train à Alprech. Nous continuons de donner notre énergie au montage de l'espace Patrimoine Radiomaritime qui aura pour nom ARGOS et sera inauguré le 24 juin 2012. (rue du cap 62480 Le Portel). Je vous tiendrai informés du programme de ces journées d'inauguration.

Dans le cadre de cet événement, un concours d'interprétation musicale est en cours avec l'Argentine. Le morse est bien entendu au cœur de l'œuvre. L'adjoint, responsable de l'organisation veut créer pour un des gagnants, "Le morse d'or" une œuvre artistique dont il a l'idée. Le manipulateur dont nous avons besoin vient d'être offert par F5RMN/Yvon.



Vous êtes tous, des fidèles à ma newsletter, c'est pourquoi, je vous propose de télécharger [ICI](#) l'historique de notre association, une vidéo de 16 Mo qui restera en ligne un mois. Je suis sûr que cela intéressera une majorité d'entre-vous. Il n'y a pas de mot de passe ... Touche ENTREE suffira. Je vous remercie de votre attention et bonne année aux sympathisants. Envoi effectué sur quatre jours à nos 332 adresses de notre base de données.

La photo ci dessus représente une partie du musée de FFB, cliché récupéré sur la vidéo de 16 Mo dont il est question ci dessus et que vous pouvez récupérer par un simple clic.

Je reviendrai sur cet événement dans de prochains qst/mm. Il est en effet très important pour toute la communauté radiomaritime et on peut lui prédire d'ores et déjà un beau succès.

