



October 2009
Octobre 2009

QST/MMN° 48



<http://monsite.orange.fr/f6gin>

SOMMAIRE :

- Alors Raconte pages 2 et 3**
- Code Ship FM13 pages 4 et 5**
- Au gré des ondes page 6**
- Mayday Mayday Mayday pages 7 et 8**
- Atmosphère page 9**
- Pêle Mails pages 10 et 11**
- Le sans filiste débrouillard page 12**

ALORS RACONTE



Comme annoncé dans le QST/MM N°46 d'aout dernier, nous avons activé les 18, 19 et 20 septembre dernier TM1EJ à bord de l'ex frégate météorologique France1/FNEJ, qui est devenu depuis sa retraite (provoquée par les satellites !) la pièce la plus importante du musée maritime de La Rochelle. Cette activation se déroulait à l'occasion de la mise à l'eau d'un nouveau fleuron du musée, en l'occurrence le remorqueur St Gilles, mise à l'eau qui coïncidait avec les journées du patrimoine 2009. Il semble que les visiteurs aient beaucoup apprécié le thème de ces rencontres qui consistaient pour tous les ex marins présents à raconter ce qu'était leur vie à bord du France1 ou du chalutier « l'Angoumois » amarré derrière le France1, et autre pièce maîtresse du musée maritime de La Rochelle.

En ce qui nous concerne, nous avons activé l'ancienne station radio du FNEJ. Beaucoup de questions nous ont été posées par un nombreux public, surpris parfois de constater que le

langage de Samuel était toujours vivant ! Ce qui à nos yeux restait toutefois assez anecdotique. Nous avons en effet également préparé des démonstrations de réception de synops et de cartes météo, en même temps que divers diaporamas présentés par Henri/F6AXV expliquant le rôle important des Radios sur les navires, rôle qu'il a bien connu lorsqu'il naviguait sur les 500.000 Tonnes de la Shell. Quant au France1 proprement dit, et au fonctionnement de la station radio, toutes les explications, tant météorologiques que maritimes étaient données par deux anciens officiers radio de la Sté Delmas Vieljeux, société qui armait le France 1 dont un ancien Chef Radio du France2/FNEL, sister ship du France1. Tout cela était tout à fait dans l'optique de ces rencontres placées sous le thème « Alors Raconté » comme indiqué ci dessus. Il était également très intéressant pour le public d'entendre les commentaires de Gérard/F5YD, ancien de St Lys Radio qui en même temps officiait au vibroplex, sans oublier bien sûr les précisions données par Jean F6CVK ancien Commandant de chez Delmas Vieljeux, ce qui ne l'empêche pas d'être également lui aussi très à l'aise au manip. Tout cela avait été superbement préparé par Frank/F5UQN. Je vous rappelle l'adresse de son site où il vous parle des activités TM1EJ :



<http://www.f5uqn.net/articles.php?lng=fr&pg=670>

Je puis vous dire qu'il n'a pas peur de grimper dans la mâture pour installer les antennes. En



fait d'antennes, nous utilisons à l'émission une verticale fabrication F5YD de 10 mètres de haut (nous en reparlerons) ainsi qu'une FD4. Pour la réception d'Offenbach sur 10.100, nous avons installé un fouet (sans radars) destiné normalement à une embase magnétique de mobile pour le 40m. On peut en apercevoir la base sur la photo ci contre montrant par ailleurs le St Gervais venant se mettre à couple du France1.

Domage, pris par des obligations familiales, j'ai dû abandonner le team

dimanche matin avant la fin des aventures et j'ai ainsi manqué Jean Paul Léger, l'auteur de l'ouvrage « Au gré des ondes, par delà les océans », ouvrage dont je vous parle dans ce bulletin. Quelques diapos montrant les festivités sont à l'adresse :

<http://picasaweb.google.fr/CharentePhoto/RaconteAAMMLRWeb?authkey=Gv1sRgCM2Wgqar64fuaQ>

Un grand merci à tout le staff du France 1, tout particulièrement à Madame Massias qui avait également très bien organisé l'hébergement et nous a gentiment invités aux barbecues du samedi et du dimanche midi. Merci également au Bosco et à toute son équipe dont l'aide spontanée a été précieuse lors de l'installation du matériel.

En tout cas si vous passez par la Rochelle, ne manquez pas d'aller visiter le musée maritime, vous ne le regretterez certainement pas.



A proximité du France1, lors de ces activités, nous avons également remarqué la présence du « JOSUAH » de Bernard Moitessier, sous grand pavois, amarré devant la vedette de la SNSM, qui porte elle aussi l'inscription « Musée Maritime » (photo ci dessus)

LE RADIOAMATEUR ET LA METEO « AU LOGIS »

Le contenu autorisé des conversations et messages sur les bandes radioamateur est limité. Même si parfois certains abusent peut être de l'article du règlement qui précise que tout ce qui ne présente que trop peu d'importance pour faire l'objet d'une transmission par les voies officielles est sinon autorisé du moins toléré. En tout cas, sur nos bandes, on peut parler de météo (wx !), cela est permis et même fortement conseillé. Lors de nos qso's cela se limite malheureusement le plus souvent à indiquer la température extérieure (souvent au pif !) le vent (parfois également au pif), s'il pleut ou s'il fait soleil (pas facile quand la station est au sous sol, comme c'est mon cas). Et c'est généralement à peu près tout. C'est peu. Jadis, sur les navires, avant que les satellites ne rendent cette procédure obsolète, à l'époque où les frégates météo comme le France1 étaient en station en différents points pour transmettre en permanence des observations, certains navires de charge expédiaient également des télégrammes météo à destination des centres officiels qui partageaient ensuite ces informations. Ces messages (codés, préfixe OBS) étaient prioritaires et dans la hiérarchie arrivaient tout de suite après les D.U.S. (Détresse, Urgence, Sécurité).

Visitez le site :

<http://keralas.free.fr/meteo.htm>

Je viens de retrouver le code utilisé alors, et qui est d'ailleurs toujours en usage notamment à la station Allemande d'Offenbach qui émet en permanence sur la fréquence 10100,8 (shift 425 et à 50 bauds) des messages en code FM12 et FM13 (SHIP). Si vous voulez en savoir un peu plus sur le code et les stations transmettant ces informations, je vous conseille d'aller visiter le site :

http://flagw.free.fr/Synop/Table.htm#Table_7

Exemple de message reçu sur 10100 en RTTY

LF3F 12064 99643 10078 41698 20114 10068 21025 40204 52013 702// 823/0 22200 04102
10704 70018 333 91126

Ce message comme tous les messages en code FM13 est construit en trois sections de la façon suivante :

Section 0 : Indicatif du navire YYGGi_w 99LaLaLa Q_cLoLoLoLo (4 premiers groupes)

Section 1 : i_Ri_XHVV Nddff 1S_nTTT 2S_nT_dT_dT_d 4PPPP 5appp 7wwW₁W₂
8N_hC_LC_MC_H (8 groupes)

Section 2 : 222D_SV_S (O_SnT_wT_wT_w) (1 ou 2P_w P_wH_wH_w) (3d_{w1} d_{w1}d_{w2} d_{w2}) (4P_{w1}
P_{w1}H_{w1} H_{w1}) (5 P_{w2} P_{w2}H_{w2} H_{w2}) (6I_SE_SE_SR_S) (ICE_iS_ib_iD_iZ_i) (8 groupes, tous ne sont pas forcément transmis)

Section 3 : 333 1S_nT_xT_xT_x 2S_nT_nT_nT_n 5J₁J₂J₃J₄ 8N_sCh_sh_s 9S_pS_pS_pS_p (Id ci dessus)

Explication :

Section 0 : Nom du navire, YY (jour du mois) GG (heure de l'observation UTC) i_w (indicateur du vent, 3 estimé, 4 mesuré, exprimé en nœuds dans la section 1 suivante) 99LaLaLa (Latitude en dixième de degré) Q_cLoLoLoLo (Q_c quadrant du globe 7 = NW, 1 = NE, 5 = SW, 3 = SE) LoLoLoLo longitude en dixième de degré.

Section 1 : i_Ri_XHVV (i_R généralement indicateur de présence gr 6 i_X indicateur de présence du groupe 7 : 0 pas de gr 7, 1 gr7, h hauteur du nuage le plus bas, voir les codes en fin d'article, VV visibilité, voir les codes) (lorsqu'il est fait référence aux codes internes aux messages, ceux ci peuvent être trouvés sur le site indiqué ci dessus).

Nddff (N nébulosité, voir codes, dd direction du vent en dizaine de degrés, ff force du vent en nœuds) 1S_nTTT (S_n = 0 temp positives et négatives si = 1 TTT, T° de l'air ex 068 = 6°8) 2S_nT_dT_dT_d (T_dT_dT_d T° du point de rosée) 4PPPP (PPPP, pression au niveau de la mer en dixièmes de HPA, ex 40204 signifie 1020,4 HPA) 5appp (a = variation de la tendance

augmente ou diminue (voir code), ppp variation de pression absolue en 1/10^e HPA durant les 3 heures précédentes) 7wwW₁W₂ (ww temps présent, W₁W₂ temps passé, voir codes) 8N_hC_LC_MC_H (N_h Nébulosité, voir code, C_L nuages bas , C_M nuages moyens, C_H Nuages élevés. **Section 2** 222D_SV_S D_s Cap du navire pendant les 3 dernières heures (rose de 8) v_s vitesse (code). O_{S_n}T_wT_wT_w Température de l'eau de mer en 1/10^e de ° (si S_n = 0 T° positives négatives si S_n = 1. 1 ou 2P_wP_wH_wH_w Période et hauteur estimées des vagues, si 1P_w cela signifie que la période et la hauteur ont été mesurée, si 2 P_w Il s'agit d'une estimation

On peut maintenant commencer à décoder le message, (les points non étudiés ici le seront dans le prochain QST/MM.), rappelons les points essentiels :

LF3F 12064 99643 10078 41698 20114 10068 21025 40204 52013 7/// 823/0 22200 00102
10704

Indicatif du navire : LF3F le 12 à 06.00 UTC (la vitesse du vent a été observée) QTH 64.18N 007.48 E, pas de groupe 7, groupe 6 présent, hauteur de nuage le plus bas 6 (voir le code) indique 1000 à 1500 mètres), visibilité, le chiffre de code 98 indique 20 kms, Nébulosité, le chiffre 2 indique 2/8^e, ici pas besoin de code, 3 signifie 3/8, 0 aucun nuage et X pas d'observation. Direction du vent 10° 14 nds. T° de l'air 6,8°, point de rosée – 2,5°. Pression au niveau de la mer 1020,4 HPA, tendance augmentation de 1,3 HPA pendant les 3 3 dernières heures. Gr 7 non exploitable. Type de nuages bas cumulus 2/8^e. Navire stoppé. T° eau de mer + 10,2°, période des vagues mesurée 7 secondes, hauteur 2 mètres (4 unités de 0,5m)

Vous trouvez cela un peu compliqué ? Pas de panique, il existe des logiciels dont un gratuit qui vous traduira directement le message en clair et en Français, voir le site.

<http://www.geocities.com/meteoware/french.htm> .

Cela semble rendre inutiles les laborieuses explications données ci dessus, mais reconnaissez quand même que lors de démonstrations radioamateurs il est bon de pouvoir expliquer au public comment sont composés ces messages météo. Le regard admiratif de vos auditeurs vous récompensera largement des efforts que vous aurez fournis.

Cela dit, et si on essayait (il suffirait que l'on soit quelques uns à lancer cette mode) de passer nos observations météo sous cette forme plutôt que de se contenter des lapidaires messages habituels. Il existe d'ailleurs une forme simplifiée. On pouvait lire à l'époque dans les documents officiels, je cite :

Si des difficultés de navigation rendent nécessaire l'allègement des tâches des officiers concernés, les observations peuvent être limitées au chiffrage et à la transmission dans la forme réduite du code SHIP FM 13 VII

L'observation se présente alors sous la forme suivante :

Indicatif radio YGG_{iw} 99L_aL_aL_a Q_cL_oL_oL_oL_o i_Ri_XHVV Nddff 1S_nTTT 2S_nT_dT_dT_d 4PPPP 5appp 7wwW₁W₂

Il était ajouté :

Cette facilité ne doit pas devenir une règle, (cette restriction bien sûr ne nous concerne pas !)

Chiche !

... à suivre....

AU GRE DES ONDES.....

(Souvenirs d'un Officier Radio de la Marine Marchande)

Voilà un ouvrage qui s'imposait. En effet, si la fonction d'officier radio navigant a disparu depuis longtemps dans l'aviation civile, dans la marine marchande, sans qu'elle ait vraiment connu le même sort cette dernière subit actuellement une profonde réforme. Il était donc nécessaire de rappeler ce que fut cette profession qui n'avait pas, depuis le naufrage du Titanic en 1912, été véritablement transformée, et cela jusqu'en février 1999, date de la mise en place du nouveau système SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer). Quand j'écris qu'il n'y avait pas eu de transformations fondamentales au cours du siècle dernier, cela ne signifie pas bien sûr que la profession n'ait pas évolué, au rythme des avancées technologiques. Mais les radios qui dépannaient les radars, les émetteurs ou l'électronique embarquée dans les années 1980 par exemple avaient quand même quelque chose en commun avec Jack Philips et Harold Bride qui la veille du naufrage du Titanic étaient en panne d'émission et ont passé la nuit à tout remettre en état. Combien de vies humaines eussent été perdues s'ils n'avaient pas réussi leur dépannage ? Ceux d'entre nous qui ont navigué que ce soit au pont, à la machine ou comme radios retrouveront certainement dans le livre de Jean Paul Léger des situations ressemblant fort à certaines de celles qu'ils ont eux même vécu, que ce soit à bord ou à terre lors des escales. Vous apprécierez aussi certainement le talent de conteur de l'auteur. Toutes les pages sont passionnantes et méritent qu'on s'y attarde. Dans le QST/MM précédent, je vous avais parlé du dernier ouvrage de Bernard Girardeau « Cher amour ». Bien qu'il s'agisse de deux œuvres différentes par leur essence, elles ont en commun de vous entraîner un peu partout dans le monde. J'ai toujours cette nostalgie de l'époque où je parcourais la planète, que ce soit dans la marine marchande ou au Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés, c'est pourquoi je garde en permanence ces deux livres à portée de main pour en relire souvent, une page, un chapitre toujours avec le même plaisir. Pour ceux qui n'ont pas beaucoup voyagé, n'est ce pas pour eux le moyen de le faire ? Mon seul regret, c'est d'avoir manqué la rencontre avec Jean Paul Léger lors des journées du patrimoine sur le France1 à la Rochelle, j'en aurais profité, après lui avoir dit tout le plaisir que j'ai eu à découvrir son livre, de lui demander de bien vouloir me le dédicacer, mais sans doute n'est ce que partie remise, du moins je l'espère.

Vous trouverez cet ouvrage à la FNAC, quant à moi toute publicité mise à part, je l'ai trouvé à l'espace culturel des magasins Leclerc où il y a un rayon réservé à la marine, inutile de vous dire que j'y passe souvent.



Images
du canal de
Suez que tous
les marins ont
emprunté un
jour ou l'autre.



Mayday Mayday Mayday

Dans le QST/MM N° 46 ont été exposés les grands principes du SMDSM qui remplace depuis 1999 l'ancien système de veille radio. Celui-ci était en vigueur pratiquement depuis le naufrage du Titanic en 1912. Il semble que pas mal de gens se demandent s'il était bien judicieux de supprimer si rapidement et la fonction d'officier Radio sur les navires de charge, et toutes les stations côtières



civiles. Dans l'ancien système, tout ce qui concernait la sécurité de la vie humaine en mer était parfaitement défini, mais surtout, le ou les officiers radio entraînés pour y faire face. Bien sûr, le matériel de radiocommunication actuellement embarqué doit permettre au navire en détresse de se signaler immédiatement tant auprès des stations terrestres que des navires à proximité afin d'obtenir du secours le plus rapidement possible. Mais est-ce bien ainsi que cela se passe ? Actuellement il est à nouveau question à la Télévision du naufrage du pétrolier « Erika », en décembre 1999 soit peu de temps après la mise en place effective du SMDSM (février de la même année), naufrage qui a eu les tragiques conséquences écologiques que l'on sait. Les experts maritimes vont à nouveau devoir se prononcer en appel sur les diverses responsabilités. Il est peu probable que l'on puisse attribuer cette catastrophe à un dysfonctionnement des radiocommunications. C'est donc sans passion aucune qu'il faut

examiner quelques points dans la chronologie de l'envoi des divers messages ce 11 décembre 1999.

13H08 Envoi du premier message de détresse de l'Erika par Inmarsat C

Le Cross accuse réception de ce message à 13H11 mais essaie sans succès d'entrer en contact phonie avec le navire.

Et pourtant le SMDSM précise qu'en cas de détresse, l'alerte doit être envoyée par deux moyens de radiocommunications différents. En l'occurrence, le plus simple pour l'Erika aurait été

```
CROSSA 749846F
45 1408
125682011=ERIK X
125682011=ERIK X
CI
FRANCE TELECOM INMARSAT C
DATE 11-DEC-1999 13:08:00
REF 703524

----- DISTRESS ALERT RECEIVED -----
MOBILE TERMINAL NO : 425682011
TO CES : 121
POSITION : 46.29'N 7.20'W
NATURE OF DISTRESS : UNSPECIFIED
COURSE : 192 SPEED : 6
ACTIVATION : OPERATOR ACTIVATED
POSITION ACTIVATED : YES
COURSE UPDATED : YES
-----
CROSSA 749846F
125682011=ERIK X
Message : 460 -...reçu Le 11/12/99 a 12 h 01
Cause de fin de communication : 13
```

de doubler l'envoi par Inmarsat C par une alerte A.S.N. sur 2187,5 KHz, à la réception de l'acknowledge par le Cross, il suffisait de passer sur la fréquence de détresse de 2182 KHz pour entrer en contact phonie tant avec le Cross qu'avec tous les navires à proximité, puisque le message A.S.N. aurait prévenu tous les navires sur zone dans un cercle de 300 milles environ autour de l'Erika.

13H15 : le Cdt de l'Erika prend contact (probablement par VHF) avec un porte conteneur et lui demande de prévenir ses armateurs à Ravenne. Le porte conteneur n'arrive pas à établir la liaison avec Ravenne !

Avec l'ancien système opéré par un officier Radio, celui-ci sur des navires de l'importance de l'Erika ou du porte conteneurs nécessairement équipés HF/MF, aurait très facilement via Brest Radio, St Nazaire Radio ou St Lys établi le contact avec n'importe quel abonné terrestre.

```

CROSS A 950519F
345 1515
425682011=ERIK X
425682011=ERIK X
CI
FRANCE TELECOM INMARSAT C
DATE 11-DEC-1999 14:14:48
REF 703710

TO,
MRCC ETEL (FRANCE)
FROM
MASTER, M.T. ERIKA
11 DECEMBER 1999
SITUATION UNDER CONTROL.VESSEL AND ALL CREW MEMBERS
SAFE ON BOARD. PLEASE CANCEL MY DISTRESS ALERT AND
RECONSIDER THE MESSAGE AS SAFETY MESSAGE. THANKS FOR
YOUR PROMPT AND TYMELY REPLY.
BRGD

*
CROSS A 950519F
425682011=ERIK X
Message reçu      Duree : 01mn 31sec 00 8602

```

13h34 : Le Cdt de l'Erika annule son message de détresse et le remplace par un message de sécurité.

13h55 : Le contact phonie est enfin établi entre le Cross et l'ERIKA ! Il aura donc fallu plus de trois quarts d'heure pour mettre en service l'installation MF, ce qui prend au maximum 2 minutes à un Officier Radio.

14h10 Le Cdt de l'Erika fait transmettre un message à son armateur via un navire à proximité, mais sans avoir de contact direct avec le siège de sa

compagnie et donc sans être certain que son message soit bien parvenu à destination.

15H25 : Le Cdt de l'Erika réussit à prendre contact avec son armateur puis à passer plusieurs liaisons téléphoniques via **Monaco Radio/3AC !**
(Près d'une heure et demi après l'expédition du message de détresse !)

Les messages envoyés ensuite par l'Erika à ses armateurs et aux autorités Françaises transiteront toujours par Inmarsat C, (ce standard n'autorise pas de liaisons téléphonie mais uniquement des télex ou des fax en mode store et forward). Il serait fastidieux d'énumérer tous les messages transmis par ce mode avant le naufrage.

Pendant ce temps, à 02h30, 02H40, 02h50 le Cross appelle sans succès l'Erika sur 2182 KHz suite aux messages télex alarmants qu'il ne cesse de recevoir. A 03h05, il reçoit par Inmarsat C le dernier message insiqué ci contre. L'Erika sombre vers 05h00.

```

CROSS A 950519F
346 0406
425682010=ERIK X
425682010=ERIK X
CI
FRANCE TELECOM INMARSAT C
DATE 12-DEC-1999 03:05:54
REF 704990

TO : MRCC ETEL(FRANCE)
FM : M.T. ERIKA 12TH DEC99
REF: EK/2372/99

VSL PRESENT POSTN 47 11N 004 54W, COURSE 095 DEG,
SPEED 9,0 KTS

RGDS/MASTER

*
CROSS A 950519F
425682011=ERIK X
Message reçu      Duree

```

J'éprouve en ce qui me concerne beaucoup de respect pour le Commandant, les officiers et l'équipage de l'Erika qui dans des

circonstances extrêmes ont essayé jusqu'au dernier moment de sauver leur navire et son équipage. D'ailleurs, aucune victime n'a été à déplorer grâce probablement au sang froid des sauveteurs et de l'équipage lors de l'hélicoptère. Ne faut il pas cependant réfléchir au fait que, lorsque les officiers sur la passerelle sont confrontés à des situations qui requièrent toute leur énergie, ils n'ont guère de temps à consacrer aux radiocommunications. L'exemple choisi est bien sûr un peu extrême, mais ceux qui ont navigué dans des parages très fréquentés (Manche, mer du Nord, divers détroits comme Malacca par exemple) savent bien qu'il est impossible pour un officier de quart de quitter sa veille, ne fut ce qu'un instant. Cela devrait donner à réfléchir.

Atmosphère Atmosphère

« Atmosphère, atmosphère, est ce que j'ai une gueule d'atmosphère ? » disait Arletty dans l'inoubliable film de **Marcel Carné** « Hôtel du Nord ». A propos de ce film et d'autres chefs d'œuvre de la même époque, les évolutions techniques font qu'on les trouve maintenant à vil prix, profitons en, cela ne va pas durer, il n'y aura bientôt pas plus de CD que de K7 VHS chez les marchands, la technique va si vite ! En attendant, ils ont été remastérisés et la qualité de l'image et du son est probablement meilleure que lors des premières projections. Les évolutions techniques ont donc aussi un côté positif qui nous permet d'avoir à la maison une vidéothèque à moindre coût. Je pense également au fameux « Si tous les gars du monde » de Christian Jacques, mais sans doute rares sont ceux qui ne le possèdent pas.

Si cela vous dit de réécouter le thème du film, chanté par les compagnons de la chanson, vous le trouverez sur :

http://www.dailymotion.com/video/x1x3o5_si-tous-les-gars-du-monde-rappel_music

Si tous les gars du monde décidaient d'être copains.....

Et marchaient la main dans la main, le bonheur serait pour demain.....

Ne parlez pas de différence, ne dites pas qu'il est trop blond ou qu'il est noir comme du charbon

Ni même qu'il n'est pas né en France, aimez le n'importe comment....

Revenons à l'atmosphère. C'est grâce à elle que nous pouvons exercer notre passion. Elle commande à la propagation. Tous les radioamateurs le savent. Elle nous protège aussi des rayons Gamma (10^{13} GHz) qui empêcheraient toute vie sur terre s'ils n'étaient pas bloqués par les couches atmosphériques entourant notre globe. Max Plank, physicien Allemand a établi qu'il existe une relation entre la fréquence et l'énergie transportée par une onde

électromagnétique : $f = \frac{E(\text{joules})}{h}$ h est la constante de Plank et est égale à $6,625.10^{-34}$

C'est pour cela que les fours à micro ondes ont une fréquence très élevée, identique à celle des radars et cela explique pourquoi on trouve des magnétrons dans la cuisine de Monsieur Tout le Monde. Mais bon, il faudrait quand même faire plus attention. Les médias nous abreuvant des dangers présentés par les téléphones portables. On ne parle jamais de ceux potentiels des fours à micro ondes. Comme c'est « bizarre ».....

« Je vous assure cher cousin, vous avez dit bizarre »

« Moi, j'ai dit bizarre, comme c'est bizarre ! »

Célèbre réplique de Louis Jovet à Michel Simon toujours dans un film de **Marcel Carné** « Drôle de drame »

Pour en terminer avec notre atmosphère, remercions la aussi pour ces « tempêtes de ciel bleu ! » expression souvent utilisée dans le trafic radioamateur pour indiquer que le wx est favorable aux promenades et autres barbecues conviviaux. En effet, sans atmosphère, pas de ciel bleu. La composante bleue de la lumière visible est en effet celle qui possède la fréquence la plus élevée (ou la longueur d'onde la plus basse). Elle va donc davantage que les autres composantes se réfléchir sur les atomes des couches qui entourent notre globe et c'est donc cette composante bleue qui va réjouir nos yeux à condition que la couche nuageuse ne nous en empêche pas.

De toute façon vive l'atmosphère puisque sans elle nous ne pourrions pas vivre!



PELE MAILS

Matériel ancien à voir absolument pour ceux qui s'intéressent à l'histoire de la radio maritime et du 500 KHz en particulier (ads indiquée par Gérard/F5YD), ne pas oublier d'aller visiter les autres pages du site, notamment celle consacrée aux manipulateurs (telegraph keys), à voir également la photo gallery et aussi la page cw practice où vous trouverez un link vers le site de F6DQM. Bref bonne visite, emmenez votre casse croûte, vous risquez d'y passer pas mal de temps.

<http://nehrs.net/transmitters.aspx>

The New England Historical Radio Society (NEHRS) (<http://nehrs.net/default.aspx>) is looking for a maritime transmitter for its historic coast station WNE located in Stoneham MA. WNE is currently licensed for MF but an HF maritime transmitter is also desired. Any assistance is greatly appreciated.

- Trouvé en surfant sur le Net, le site d'un ancien de FFO/St Nazaire Radio, mais cela risque d'intéresser surtout les anciens du BCR PTT, je crois qu'il y en a parmi les lecteurs du QST/MM

<http://pagesperso-orange.fr/anciensdubcrpttparis/cadresom.htm>

- La liste des boites au lettres automatiques en PACTOR, plus d'intéressantes infos sur les balises HF etc. etc. se trouvent sur

<http://users.iafrica.com/z/zs/zs5s/>

Quelques sites intéressants pour ceux qui s'intéressent à la marine marchande en général et aux paquebots en particulier

http://www.ssunitedstates-film.com/TheBigU_SponsorshipBrochure.pdf

<http://www.sterling.rmpc.co.uk/visions/wireless.html> (wireless QUEEN MARY)

http://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9trolier_T2

<http://www.marine-marchande.net/groupe%20mar-mar/annuaire.htm>

<http://www.revedefrance.com/>

Rappel d'une ads déjà citée dans un QST/MM précédent : Si vous voulez la liste (freq et skeds) de toutes les stations émettant des cartes fax :

<http://www.nws.noaa.gov/om/marine/rfax.pdf>

Visitez le site de Jan/PA3CBS avec qui je suis en relation by mail (photos de Scheveningen Radio/PCH) Jan m'a signalé que la licence en Hollande était gratuite, exemple à suivre ?

<http://home.wanadoo.nl/janfernhout/>

-Info reçue de la liste de diffusion Radio Officers :

Radio St. Helena Day 2009 will be on Saturday, 14. November 2009.

The "Party On-The-Air" will have the following schedule.

Time in UTC Target Area(s)

20:00 – 21:00 India / Southeast Asia

21:00 – 22:00 Japan / Asia

22:00 – 23:30 Europe

23:30 – 01:00 North America / Central America / Caribbean

The transmission will be on 11092.5 KHz in Upper Side Band, as usual.

Radio St. Helena is very pleased to announce that the newly designed RSD 2009 QSL cards will be sponsored by the highly respected Japan Short Wave Club. This good news has been reported by Mr. T. Ohtake of the JSWC. It can truly be said, that without the very generous help of the JSWC, there would not have been a RSD Revival in 2006.

To get a QSL from Radio St. Helena, you must send a written and verifiable reception report by AIRMAIL and include sufficient return postage. Email-reports will be not be verified. Recordings will not be returned. In EURO-countries, please send a 5-Euro banknote. Otherwise, please send 3 or more US dollar banknotes to cover the required return postage.

Radio St. Helena
P.O. Box 93
Jamestown , St. Helena
STHL 1ZZ

2 vidéos intéressantes indiquées par Claude/3A2LF sur la liste de diffusion webamat.org
<http://www.youtube.com/watch?v=Li8Hiwbc664>
<http://www.youtube.com/watch?v=fNLIaE56I6Q>

Si vous voulez connaître la signification de quelques expressions OM

<http://www.arrl.org/tis/info/history.html#hong>

Le Handbook ARRL 2010 est disponible

<http://www.arrl.org/catalog/?item=NO-HB2010#top>

C i contre: photographie reçue par mail de F4BYF et légendée : l'opérateur Radio du Losadama.

Visitez le site :

http://www.lipariclub.com/odysee_eolienne/bateaux.php



Merci Yvonnick et surtout bon vent, bonne mer.

Et enfin, merci à Didier que j'ai eu grand plaisir à contacter durant son périple dans le golfe de Gascogne. Merci aussi pour la sympa qsl MM, ce sont celles que je préfère, j'ai répondu par retour du courrier.



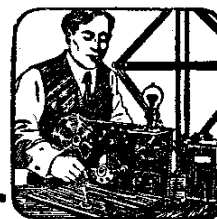
à bientôt

73 de





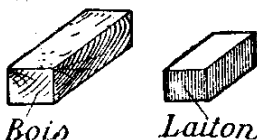
LE SANS-FILISTE
DÉBROUILLARD



UNE MANIÈRE ORIGINALE D'APPRENDRE
A LIRE AU SON

Avec une locomotive jouet électrique on peut apprendre à lire au son.

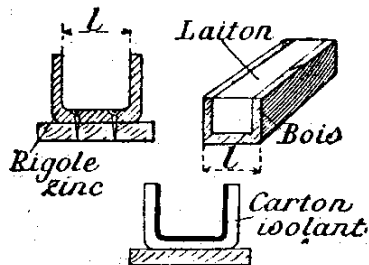
Il est nécessaire que la locomotive puisse marcher à des allures différentes, afin que la vitesse de lecture puisse être à volonté accélérée ou diminuée. Il



n'est pas absolument utile qu'elle ait la marche arrière bien qu'en général, il soit facile de l'installer.

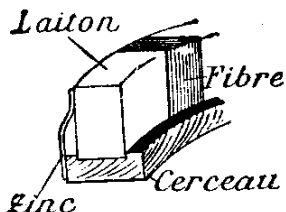
Voici comment on peut réaliser le dispositif.

La locomotive sera munie d'un bras avec frotteur, balaie métallique ou lame ressort, qui passera sur des plots métalliques, alternativement longs ou



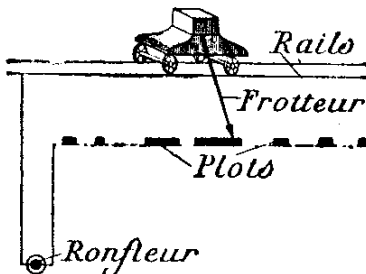
courts, de manière à reproduire dans un ronfleur alternativement des traits ou des points. Les intervalles seront constitués par des plots isolants en bois qui sépareront les plots métalliques. Naturellement, ces plots en bois seront de longueur appropriée afin de marquer plus ou moins les intervalles et les temps de silence.

Pour supporter les plots, il est nécessaire de disposer concentriquement aux rails, s'ils sont circulaires, ou pa-



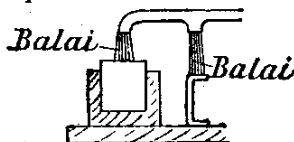
rallement, si la voie affecte une forme différente, un support en bois sur lequel on viendra fixer une armature commune formant borne.

Cette armature pourra être faite sous la forme d'une rigole en zinc et les plots viendront se placer dans cette rigole. Il faut alors avoir soin, soit d'encastrer les lames métalliques de plots contacts dans une rigole en bois ou bien de doubler les faces de la rigole en zinc avec une garniture de carton isolant



soit du pressapahn, soit du carton laqué, de la fibre, mais il faut avoir soin de séparer, bien entendu, deux plots métalliques, par un ou plusieurs plots en bois.

On peut ainsi s'exercer à déchiffrer les signes formés par suite au hasard et répéter les exercices aussi longtemps que cela est nécessaire et aussi rapidement qu'on le désire.



La variation de vitesse sera obtenue par un rhéostat qui agira sur le courant de fonctionnement de la locomotive et avec la marche arrière, on pourra recommencer à donner un signal immédiatement quand on ne l'aura pas compris.

Cette installation peut être placée dans une pièce autre que celle où se trouve l'opérateur, car on peut régler à distance l'allure de la locomotive.



La présence de l'opérateur n'est nécessaire que pour disposer les plots dans leur logement.

On peut ainsi apprendre la lecture seul au son, en répétant les exercices aussi souvent qu'on le juge utile et avec une vitesse que l'on peut régler à son gré.

LE RÉGLAGE PRÉCIS D'UN
RHÉOSTAT

La construction de ce que l'on appelle habituellement un rhéostat Verrier est indiquée sur la gravure.

Les matières nécessaires pour confectionner un rhéostat de cette sorte seront trouvées à la maison ou à l'atelier. Il suffit en effet d'un morceau de sapin de 36 centimètres carrés, à l'épaisseur d'une

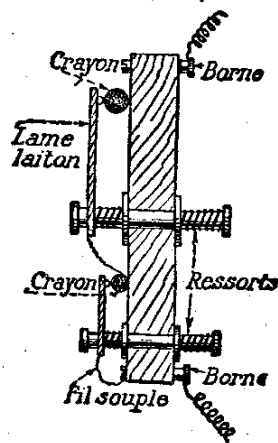


planche ordinaire, d'une électrode en charbon que l'on prend dans une pile sèche, d'une autre électrode en charbon que l'on prend à une pile de poche, et de quatre ressorts plats; on prend encore deux vis de pression, huit petites rondelles, deux morceaux de laiton encochés, deux prises, et 40 centimètres de fil souple.

On peut construire l'appareil selon le croquis, et on n'éprouvera aucune difficulté à établir ce rhéostat. Cette forme particulière du rhéostat fait par l'amateur est recommandée parce qu'elle permet d'avoir un réglage du maximum et du minimum de courant. Le contact est toutes les fois certain; il n'y a pas de rupture complète du courant, ce qui se produit si souvent lorsqu'on emploie des rhéostats à plots.

Ce rhéostat permet un bon contrôle de tous les courants électriques, si bon même, qu'il peut servir avec succès pour faire fonctionner les lampes à vide dans des appareils de T. S. F.

LES AVANTAGES ET
LES INCONVÉNIENTS DU CADRE

Les cadres collecteurs d'ondes ont les grands avantages de tenir peu de place, de pouvoir être utilisés dans les pièces d'un appartement; mais avec un poste ordinaire, ils ne fonctionnent d'une façon parfaite qu'à proximité du poste émetteur.

Quoi qu'il en soit, à distance égale, ils exigent toujours des appareils ayant plus de puissance pour la réception que lorsqu'on dispose d'une véritable antenne.

LA CONSTRUCTION DES POSTES DE T. S. F.

1 volume de 100 pages. — Nombreux croquis démonstratifs.

Prix : 3 francs. Franco : 3 fr. 50.

Envoyer mandat ou chèque à la Société Parisienne d'Édition, 3, rue de Rocroy, Paris (1^e).

Compte chèque postal 259-10.