



QSTIMM N° 57



Sommaire de ce numéro

Avant propos p. 2

Souvenirs de voyage au long cours p. 3/4/5/6

Ravitaillement à Capetown p. 7/8

Licence de station de navire en 1989 p. 9

Stations côtières en 1961 p. 10

Pêles Mails p. 11/12

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

AVANT PROPOS

Avant tout, veuillez accepter mes excuses pour le retard de parution de ce numéro 57 du QST/MM. Mais comme je l'explique sur la page d'accueil du site que je vous invite à visiter,

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

(cette ads annule et remplace la précédente)

Le mois d'octobre a vu peu de radio-activité à mon domicile, ce qui ne signifie pas que je n'aie rien fait à la maison, bien au contraire, de multiples occupations domestiques (peu appréciées) ont contrarié mes passe-temps habituels (et préférés), en outre j'ai été absent la dernière semaine d'octobre. Tout cela pour expliquer ce retard que j'espère vous voudrez bien me pardonner.

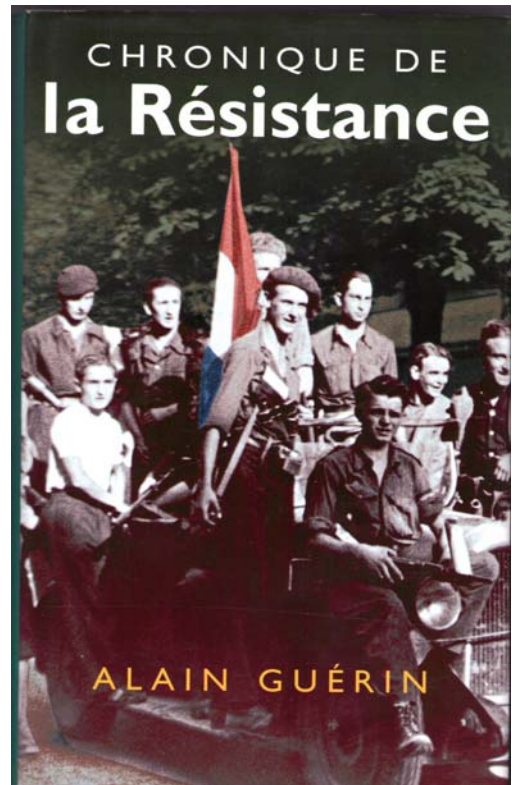
Quant à ce numéro 57, vous y trouverez le début des souvenirs de Gilbert Garrigues qui a eu la gentillesse de me les faire parvenir. Gilbert a débuté sa navigation sur le "Joseph Blot/FPPO", navire de type "Empire" à une époque que j'ai également connue et où les communications par satellite n'existaient pas encore. J'en ai un peu la nostalgie. Même si ce n'est pas votre cas, sans doute trouverez vous néanmoins intéressant de découvrir (ou redécouvrir) ce qu'étaient les radiocommunications maritimes il y a moins d'un demi siècle. Le monde est petit, il se trouve qu'un autre Officier Radio (Laurent/F5DVL) qui a lui aussi commencé sa navigation sur le FPPO, un peu avant Gilbert, rédige lui aussi actuellement les souvenirs de son premier embarquement sur ce même navire et sous les ordres du même Cdt . Pour les avoir parcourus, je puis vous dire qu'ils sont également passionnants, et j'espère que vous aurez plaisir à les lire. Ne ratez donc pas les prochains QST/MM où se succéderont ces souvenirs, suivis ensuite d'autres anecdotes, contant des aventures survenues notamment à la CMB (Compagnie Maritime Belge). Merci à François Bose pour son envoi.

Pour en revenir au "Joseph Blot", c'était un navire de type "Empire". Comme les "Liberty Ships", ces cargos ont participé aux convois lors du dernier conflit mondial. Certains d'entre eux ont été cédés à la France à la fin de ce conflit. Ce fut le cas de "l'Empire Jessica" qui est devenu le "Joseph Blot" du nom d'un résistant Nantais, ancien vice président et délégué régional de la FAMMAC, un des 50 otages fusillés au champ de tir du Bêle le 22 octobre 1941. Les navires de ce type passés sous pavillon Français ont d'ailleurs pratiquement tous porté le nom d'un résistant. Je ne suis aucunement qualifié pour vous parler de cette période (j'étais quand même un peu jeune en 1940 !), toutefois si vous vous y intéressez, je ne saurais trop vous conseiller l'ouvrage d'Alain Guérin "Chronique de la Résistance" que l'on trouve encore assez facilement sur internet. Tapez le titre sur Google et vous trouverez plusieurs sites qui vous le proposeront.

Puisque nous en sommes au chapitre des souvenirs, dans le QST/MM N° 48 d'octobre 2009, je vous ai parlé de l'ouvrage de Jean Paul Léger "Au gré des ondes, par delà les océans" (souvenirs d'un Officier Radio). Ces souvenirs sont maintenant téléchargeables sur le site

<http://ladecouverte.izibookstore.com/produit/4/9782842656904/Au%20gre%20des%20ondes%20par%20del%20les%20océans>

D'ores et déjà rdv avec Gilbert Garrigues dans le QST/MM 58 où il continuera à vous conter les souvenirs de son embarquement sur le "Joseph Blot/FPPO", il nous emmènera sur la côte d'Afrique, cela va nous réchauffer en décembre !



SOUVENIRS DE VOYAGE AU LONG COURS

Par Gilbert Garrigues

MON PREMIER NAVIRE: LE S/S JOSEPH BLOT

Après mon embarquement en Février 1952 à Rouen comme Radio sur le S/S Joseph Blot, une petite traversée nous conduisit à Dunkerque. Je profitai de l'escale pour découvrir mon nouveau lieu de vie.

Ma cabine était située sous la passerelle de navigation à côté du local radio mais sans porte de communication. Pour aller de ma cabine au local radio, il fallait passer par une coursive extérieure : cela n'était pas très pratique mais c'est ainsi sur les navires fabriqués par les Anglais

Cette cabine était équipée d'un lit de 90 cm avec bordure haute en bois pour éviter d'en être sorti quand il y a du roulis, en langage maritime, c'est la "bannette",



L'équipement de cette cabine était complété d'un lavabo, d'une petite commode qui servait de bureau, d'un canapé et d'une bibliothèque vitrée pour contenir les livres prêtés par l'Union sociale maritime. En effet, traditionnellement, c'est le Radio du navire qui est chargé de la gestion de cette bibliothèque (cette gestion consiste à prendre une cinquantaine de livres avant chaque voyage dans une

succursale de l'U.S.M. et à en tenir comptabilité lors des prêts à l'équipage). Cette bibliothèque était composée de livres de toutes sortes généralement anciens dont on avait vite fait le tour. Aussi les Officiers se cotisaient pour acheter des livres récents avant le départ: le Radio devait récupérer les sommes, noter les desiderata de chacun en matière de lecture; muni du pécule nécessaire, il fallait trouver un libraire, négocier un rabais (un achat regroupé d'une trentaine de livres amenait un effort du libraire!). J'accomplissais volontiers ce bénévolat, mais n'en étais pas toujours récompensé: il y avait toujours des grincheux pour critiquer mes choix ou me soupçonner de taper dans la caisse, bien que je prenais toujours la précaution de demander une facture

La cabine était éclairée par un hublot du type « escape », en effet sur les navires fabriqués pendant la guerre, il y avait deux sortes de hublots: les petits hublots usuels et les « grands » qui permettaient le passage d'un homme en cas de blocage de la porte de sortie. Les portes intérieures étaient également équipées d'un panneau "escape panel" qui s'ouvrait d'un simple coup de pied et permettait le passage d'un homme. Ces dispositions judicieuses furent prises quand on constata à l'usage que l'ébranlement d'un navire lors de son torpillage, bloquait les portes et condamnait à mort les malheureux occupants. Je constaterai plus tard que tous les Liberty ships étaient équipés de même manière

Le local radio était situé sous la passerelle, à côté de la chambre des cartes. Ce local était très petit avec un seul hublot ouvrant sur le fronton. (J'ai remarqué ultérieurement que les Anglais avaient le génie de réaliser des aménagements ridiculement petits même sur de gros navires : les espaces étaient inutilement occupés par des coursives extérieures et intérieures démesurées au détriment des espaces intérieurs utiles.)

Quand on entrait dans ce local, on était surpris par le nombre de petits tuyaux en cuivre tenus au plafond par de gros isolateurs en porcelaine, tout cela aboutissait à un tableau avec des contacteurs "couteaux" permettant d'effectuer les raccordements des antennes principales et secours aux différents émetteurs. Ces tuyaux en cuivre sont nécessaires pour véhiculer les courants en hautes fréquences à cause de l'effet pelliculaire

Les équipements étaient relativement modernes, il ne restait aucune trace des appareils anglais d'origine (sauf le radiogoniomètre qui était à la passerelle.) Heureusement d'ailleurs, car les appareils que j'ai eu l'occasion de rencontrer ultérieurement sur ce genre de navires étaient plutôt obsolètes; on trouvait encore des émetteurs à étincelles et des récepteurs à réactionces matériels étaient dignes d'entrer au musée plutôt que d'être encore opérationnels.



Sur la cloison, juste en face du siège de l'opérateur, se trouvait la pendule du local radio qui avait deux particularités, elle indiquait toujours l'heure GMT et son cadran possédait deux secteurs rouges de H+ 15 à H+18 et de H+ 45 à H+48, quand l'aiguille des minutes était dans ces secteurs, il était rigoureusement interdit d'émettre sur 500 kcs.

Il y avait également deux secteurs de couleur bleue de H+ 00 à H+03 et de H+30 à H+33 qui interdisaient d'émettre sur 2182 kcs durant ces périodes, ces deux fréquences de détresse (500 et 2182 devaient rester libres pendant ces "périodes de silence" pour permettre de recevoir des SOS ou des MAYDAY provenant d'émetteurs de faible puissance (émetteurs d'embarcation par exemple).

À côté de la pendule, sur une plaquette étaient gravées 4 lettres F P P O, c'était l'indicatif du navire « Joseph Blot ». Chaque navire dans le monde entier porte un indicatif particulier. Cet indicatif permet l'identification du navire en télégraphie et téléphonie sur les ondes. Tous les navires doivent avoir à bord parmi les documents obligatoires l'ouvrage de l'UIT où sont répertoriés tous les indicatifs de navires, un autre ouvrage donne toutes les informations concernant les stations côtières. Certains navires héritent d'un indicatif curieux comme ce navire norvégien « Hoegh Alouette » "LMLQ" indicatif plaisant à épeler lettre par lettre pour une oreille francophone !

En même temps que l'indicatif, le navire se voyait attribuer des fréquences en ondes courtes (une fréquence d'appel et deux fréquences de travail par bande 4/6/8/12/16/22/25 Mcs). C'est ainsi que j'ai hérité d'une fréquence d'appel à l'extrémité de la bande d'appel. Quand j'appelais une station terrestre, j'étais toujours le dernier servi, étant trop excentré sur la bande d'appel. Un jour j'en ai eu ras le bol et j'ai piqué le quartz de l'émetteur d'embarcation calé au beau milieu de la bande soit 8364 kcs. Cette fois-ci, j'étais le premier à passer !



Au retour de voyage je prétendis que le quartz de l'émetteur d'embarcation était défectueux et on m'octroya un deuxième quartz 8364 kcs. Par la suite je gardais toujours ce quartz dans mes bagages : la première chose que je faisais quand je changeais de navire, était de mettre **MON** quartz en service ! surtout ne le répétez à personne.

Tous les avions ont également un indicatif mais il est constitué d'au moins 5 caractères.

Les stations terrestres ont un indicatif d'au moins 3 lettres .

Sur le FPPO, l'émetteur principal de marque « S.I.F. » permettait d'émettre en ondes moyennes télégraphie ou téléphonie avec une puissance de 100 watts (portée = env. 300 milles) en télégraphie je disposais des fréquences suivantes = 512 - 500 - 480 - 454 - 468 - 425 - 410 kcs

En téléphonie = 2182 (fréquence appel et détresse) 1865 - 2167 - 2321 - 2449 - 3512 kcs

Un récepteur de trafic CRM de qualité moyenne , grandes ondes et ondes moyennes uniquement

Un émetteur -récepteur S.F.R. de secours de 60 watts , ondes moyennes

Un récepteur ondes courtes de médiocre qualité permettant tout juste de capter les listes de trafic de St Lys radio, les fréquences étalon pour avoir le top horaire à tout moment.

Un récepteur auto-alarme CRM

L'auto-alarme était un récepteur calé sur une fréquence unique = 500 Kc/s (fréquence de détresse) pourvu d'un système électromécanique capable de détecter le signal international de détresse = 12 traits de 4 secondes séparés par 1 seconde de silence = ce système fonctionnait à peu près correctement mais était complètement inopérant dans les zones équatoriales où sévit un orage permanent . L'orage sature de parasites les ondes moyennes et rend inexploitable le signal international de détresse .

Dans ces régions , il reste au Radio deux solutions en dehors de ses quarts = Mettre son auto-alarme en fonction et être réveillé plusieurs fois pour de fausses alarmes ...

Régler l'appareil avec une sensibilité très faible pour ne pas qu'il se déclenche sur les parasites ... Dans les deux cas le déclenchement de l'appareil par un signal de détresse est assez aléatoire !

Le matériel décrit ci dessus constituait l'équipement minimum pour un navire armé au long cours. L'absence d'émetteur Ondes courtes est très gênant pour effectuer les liaisons avec la terre surtout dans les régions tropicales et équatoriales où l'orage permanent perturbe la réception des ondes moyennes.(chaque éclair de foudre est audible dans la gamme ondes longues et moyennes mais inaudible sur ondes courtes). Ce brouillage est tellement intense qu'il couvre totalement les signaux utiles et rend impossible les communications = seules, les ondes courtes permettent des liaisons normales .

Pour donner une idée de la puissance des charges d'électricité statique présentes sur l'antenne d'un navire (antenne tendue entre mats avant et arrière soit une centaine de mètres de fil de cuivre) = des arcs électriques se forment parfois entre la sortie antenne et la masse. Ces arcs font jusque cinq ou six centimètres de long et sont capables de percer une feuille de papier ! Dans ces cas là il vaut mieux ne pas mettre sa main sur l'antenne ! On est prévenu de cette situation par un bruit particulier, un bruit continu ressemblant à une porte qui grince ! Dans ce cas mieux vaut mettre l'aérien principal à la masse car les tensions envoyées sur les récepteurs sont capables de griller les circuits d'entrée....

RAVITAILLEMENT A CAPETOWN (suite du QST/MM 56)

Malgré l'anticipation du plaisir qu'allaient nous apporter tous les vivres frais, surtout au retour vers l'Europe puisqu'il n'était guère facile de s'approvisionner dans les ports de chargement du golfe Persique, malgré la curiosité qui nous poussait à découvrir les titres des films que l'on embarquait, le colis le plus attendu était bien sûr celui contenant le courrier. Il fallait voir celui qui s'en était saisi, le serrer tout contre son cœur¹ et courir vers la passerelle le remettre au Commandant, celui ci en extrayait d'abord le courrier officiel et tendait le reste souvent au Radio qui dispatchait aux divers envoyés spéciaux du pont, de la machine et du service restaurant venus récupérer les précieuses missives. Le grand avantage de Capetown était que nous étions toujours sûrs de récupérer notre courrier, ce qui n'était pas toujours le cas aux escales sur les navires faisant du "tramping", c'est à dire que leurs destinations pouvaient changer à tout moment.



PHOTO CI DESSUS : RAVITAILLEMENT DU PETROLIER FRANCAIS "DOLABELLA"/FNPO"
PAR HELICOPTERE AU LARGE DE CAPETOWN (PHOTO RITON-F6AXV EX OFF RDD FNPO)

Quant au passage à Capetown "off limits" c'était une quasi obligation, donc une grande partie du courrier manqué lors d'escales annulées et ré acheminé par le siège à Paris nous y rejoignait, en même temps que les nouvelles récentes. Inutile de vous dire que tout le monde s'isolait ensuite avec les précieuses lettres qui seraient lues et relues jusqu'à les connaître par cœur. Enfin j'exagère un peu, car je me souviens d'un collègue lieutenant, qui, privé de courrier, a envoyé aussitôt un télégramme chez lui, avec un texte qu'il pensait vengeur, ce télégramme disait : "l'encre et les stylos se trouvent dans le deuxième tiroir à droite du bureau !". La réponse est arrivé à la liste suivante de Saint Lys, : "J'ai cherché dans le deuxième tiroir et n'y ai rien trouvé !" Hola, me direz vous, aurais je trahi le secret des correspondances en vous contant cette anecdote ? En fait, ce n'est pas moi qui était radio lorsque cela s'est produit et je tiens l'histoire de la bouche même du principal protagoniste qui est ensuite passé Cdt et profite maintenant d'une retraite bien méritée dans une charmante ville Bretonne du nom de Cancale.

Il nous est une fois arrivé d'escaler à Durban au lieu de Capetown, mais il y avait urgence. Nous étions partis d'Europe pour une rotation Golfe Arabo Persique/Europe, mais avant chargement de nouvelles instructions étaient arrivées qui nous envoyaient décharger à Singapour. L'escale à Singapour a été assez longue, cela n'a d'ailleurs pas déplu à tout le monde ! Nous sommes ensuite revenus charger au Golfe pour déchargement à Lavera... et nous sommes tombés en panne de carburant. Je ne parle pas des soutes, je parle d'un autre carburant plus connu sous le nom de "gwin ru". C'est un mot Breton qui ne vous est pas inconnu puisqu'il est passé dans la langue Française. Je m'explique, gwin c'est le vin, bara c'est le pain, d'où le mot français baragouiner qui signifie que vous ne serez jamais perdus si vous pouvez demander le pain et le vin. C'est très philosophique puisqu'il est bien vrai qu'il n'est point besoin de faire de grandes phrases pour ne mourir ni de faim... ni de soif (ce qui est encore pire). En fait sur le Fina France/FOYQ, sur lequel cela s'est produit, il restait quand même un peu de vin, mais il était au fil des jours devenu tellement imbuvable que rares étaient ceux qui y goûtaient encore. Au retour du Golfe, voyant qu'aucun navire de la société

ne croisait dans les parages, avec l'accord de situation, le commandant a décidé de faire escale à Durban. Nous sommes allés à quai pour quelques heures. Il n'y a pas eu besoin de crier pour trouver des volontaires pour l'embarquement des vivres, et a fortiori pour goûter le liquide cher à Bacchus. Mais lorsqu'il a fallu quitter le quai, le lieutenant chargé de la manœuvre à l'arrière est venu me chercher en disant : "On a envoyé tous les valides à l'avant et sur le pont, et à l'arrière je suis tout seul pour larguer, alors si tu pouvais venir avec moi, ça m'arrangerait bien !"

C'est drôle comme l'ambiance à bord est devenue ensuite bien meilleure. A Singapour, certains avaient consommé beaucoup de Coca Cola. Ceux qui ont fait escale là bas comprendront! Mais il n'y a pas à dire, même si la couleur ressemble un peu (de loin), les effets ne sont pas les mêmes. Quoique, je me souviens, à Bassikonou où je me suis un jour retrouvé en mission pour le HCR, nous n'avions pour toute boisson qu'une eau certes potable grâce à tous les additifs que nous y mettions, mais au goût un peu étrange (plaisant euphémisme !). Les jours de fête, le responsable du centre faisait préparer un méchoui par le cuisinier et à cette occasion, il y avait du Coca Cola. Comparé à l'eau que nous buvions habituellement, j'avoue l'avoir dégustée avec plaisir, presque comme un grand cru, comme quoi, tout est relatif. Mais notre père Noë a quand même eu une très bonne idée de faire fermenter le fruit de la vigne, c'est vrai qu'il avait vraiment les idées "l'arche !"

Pour en revenir aux escales en Afrique du Sud, il est évident, qu'à cette époque, pas si lointaine, où les communications via satellite n'avaient pas encore fait leur apparition, la station radio ne désemplissait pas ensuite pendant un jour ou deux (dépôt de SLT = Ship Letter Telegram, ou coup de téléphone à la famille). En effet, il n'était pas question de stopper sur rade du Cap pour répondre au courrier. Le pétrolier se contentait de réduire un peu sa vitesse et de prendre un cap qui permettait à l'hélicoptère d'apponter dans les meilleures conditions possibles. Mais il fallait que tout se déroule rapidement, autant pour le navire à cause des impératifs d'affrètement que pour l'hélicoptère qui avait d'autres bateaux à servir.



j'ai prise de lui depuis l'hélicoptère. Elle est un peu "tremblée", mais ça vibre un hélico !!!

Note 1 : rien à voir avec les mots que Marcel Pagnol met dans la bouche de Raimu/César : "Je te vois serrant tout contre ton cœur les bornes de couyonisme et courant à perdre haleine afin d'agrandir ton domaine !"

l'armateur, du fait de l'urgence de la



DESSIN PARU DANS LA REVUE "FINA INFORMATIONS" MAIS DANS UN AUTRE CONTEXTE

Il arrivait que ce passage à Capetown permette aussi d'effectuer une relève. J'y ai abandonné en 1983 le Fina Britannia/FNLW qui partait pour un chantier de démolition en Corée. Ci

contre la dernière photo que

Pour apprécier l'évolution en matière de radiocommunications maritimes, voici ce que l'on trouvait sur un pétrolier de 110.000 tonnes DW armé en 1975. Ce matériel était toujours présent (et la licence obligatoirement affichée dans la station) en 1989. Il était soumis à une visite annuelle périodique par un inspecteur de France Telecom



Direction des Réseaux Extérieurs
246, rue de Bercy - 75584 PARIS CEDEX 12
TÉL. : (1) 45 95 33 73

24. AVR 1989

LICENCE DE STATION DE NAVIRE (PARTIE B)
SHIP STATION LICENCE
LICENCIA DE LA ESTACION DE BARCO

363/89

Conformément aux règles édictées par l'Administration française des Postes et Télécommunications, et en exécution du règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des Télécommunications actuellement en vigueur, la présente autorisation est délivrée pour l'installation et pour l'utilisation des équipements radioélectriques de bord décrits ci-après :

1	2	4		
NOM du navire	INDICATIF d'appel	TONNAGE brut	CATÉGORIE du navire	CATÉGORIE de correspondance publique
FINA ITALIE	FNVT	60503 TX	PETROLIER	3 CPH 8

3 - ARMATEUR DU NAVIRE - Code d'identification de l'Autorité Comptable (C.I.A.C.): **FR01**

STE FINA FRANCE 19 RUE DU GENERAL FOY	75008 PARIS
--	-------------

	ÉMETTEURS		a	b	c	d
	Usage	Marque et Type	Puissance Ant (W)	Classes d'émission	Bandes de fréquences	
5/6	RADIOTELEGRAPHI RESERVE RADIOTELEPHONIE	E SAIT ER 4251/E 5000	300W	A1/A2/A	4/25 MHZ	
		REDIFON RMT 1500 S	400W	A1/A2/A	4/25 MHZ	
		REDIFON RMT 1500 S	648W	A1/A2/A	1605/4000KHZ	
		REDIFON GRK 100B	60W	A1/A2/A	405/535 KHZ	
		SAIT ER4251/E 5000	360W	HRJ/3E	1.6/23 MHZ	
			257W			
		REDIFON RMT 1500S	1300W	HRJ/3E	1.6/23 MHZ	
			370W			
		SAILOR RT 2047 A	25W	G3E	156/162 MHZ	
		SAILOR RT 146	25W	G3E	156/162 MHZ	
4 MX 320 (1)	1W	G3E	457.525/457.550 457.575MHZ			
(1) L AUTORISAT LIMITEE AUX EAU	2 STORNO CQP 813 ION D UTILISATION DE C X TERRITORIALES FRANC	1W	G3E	MEMES FREQUENCE RECEPTEURS EST HAUTE MER		
7	d'engins de sauvetage (1)	PORTATIF EM SM 118 M		A1A.A2A.A3E 5	00/8364/2182KHZ	
8	de radionavigation (1)	RADARS RAYTHEON TMCPA RAYTHEON RM1245			3GHZ 9GHZ	

Le présent document, qui constitue la partie B de la licence, doit être conservé dans la station, accompagné de la partie A délivrée chaque année. Il reste valable tant que la station n'a pas subi de modifications justifiant son renouvellement.

Les équipements de radiocommunications ne doivent être utilisés que par une personne titulaire du certificat d'opérateur approprié ou, en ce qui concerne la radiotéléphonie, sous la responsabilité d'un tel opérateur présent à bord.

Le titulaire de la licence doit se prêter à la vérification des installations par les fonctionnaires de l'Administration française des Postes et Télécommunications et des administrations étrangères compétentes.

Fait à Noiseau, le 14/04/1989

Le Chef de Centre, L'Inspecteur



(1) Éventuellement.

C. LAURENS-BERGE

LES STATIONS COTIERES FRANCAISES EN 1961

D'après la nomenclature du S.H.O.M.

NOMS DES STATIONS	INDICATIFS D'APPEL	NOMS DES STATIONS	INDICATIFS D'APPEL	NOMS DES STATIONS	INDICATIFS D'APPEL
Une quelconque ou l'ensemble des Stations côtières de la Marine.	FUA	Fort-de-France-Radio.	FFP	Rouen-Port-Radio.	FFR
Abidjan-Marine.	FET	Grasse-Radio.	TKM	Saint-Denis-Réunion-Radio.	FFD
Abidjan-Radio.	FGS	La Pallice-Marine.	FUR	Saint-Jean-de-Luz-Marine.	FEL
Ajaccio-Aspretto-Marine.	FUI	Le Havre-Marine.	FEE	Saint-Lys-Radio.	FFL
Alger-Marine.	FUG	Le Havre-Port-Radio.	FFY	Saint-Malo-Marine.	FUP
Alger-Radio.	FFA	Le Verdon-Marine.	FEK	Saint-Nazaire-Marine.	FEJ
Antalaha-Radio.	FIK	Libreville-Marine.	FEV	Saint-Nazaire-Radio.	FFO
Bastia-Marine.	FEM	Libreville-Radio.	FRI	Saint-Pierre-Radio.	TXU
Bizerte-Sidi-Abdallah-Marine.	FUX	Lome-Radio.	TPA	Sète-Marine.	FEK
Bône-Marine.	FUQ	Lorient-Kernevel-Marine.	FUN	Strasbourg-Marine.	HWS
Bône-Radio.	FUQ	Mahina-Tahiti-Radio.	FJA	Taiohae.	FJC
Bordeaux-Arcachon-Radio.	THD	Maintirano-Radio.	FIW	Tamatave-Marine.	HWU
Bordeaux-Marine.	FFC	Majunga-Radio.	FIO	Tamatave-Radio.	FIS
Bougie-Marine.	FUH	Manakara-Radio.	FIE	Toulon-La Crau-Marine.	FUO
Boulogne-Rupembert-Marine.	FEN	Mananjary-Radio.	FII	Tuléar-Radio.	FIT
Boulogne-sur-Mer-Radio.	FUD	Marseille-Marine.	FIV	Uturoa-Radio.	FJB
Brest-Le Conquet-Radio.	FFB	Marseille-Radio.	FIV	Yeumbeul-Marine.	HWW
Brest-Pencran-Marine.	FFU	Morondova-Radio.	FWU		
Calais-Marine.	FUE	Mostaganem-Marine.	FEX		
Calais-Radio.	FEI	Nemours-Marine.	FED		
Camp-Cazes-Marine.	TOQ	Nice-Marine.	HWN		
Casablanca-Médiounah-Marine.	HWQ	Noiseau-Marine.	FIN		
Cayenne-Radio.	CNM	Nossi-Bé-Radio.	FUJ		
Cherbourg-Rouges-Terres-Marine.	FFJ	Nouméa-Marine.	FJP		
Cotonou-Radio.	FUC	Nouméa-Radio.	FUK		
Dakar-Hann-Marine.	FGF	Oran-Ain-El-Turk-Marine.	THE		
Destrellan-Radio.	FUW	Oran-Radio.	FUM		
Diégo-Suarez-Marine.	FFQ	Papeete-Marine.	FUB		
Diégo-Suarez-Radio.	FUS	Paris-Marine.	FEY		
Dieppe-Marine.	FIL	Philippeville-Marine.	FWN		
Djibouti-Marine.	FEO	Pointe-des-Galets-Marine.	FUU		
Djibouti-Radio.	FUV	Pointe-Noire-Marine.	FRK		
Douala-Marine.	TXZ	Pointe-Noire-Radio.	FGB		
Douala-Radio.	FEP	Port-Étienne-Radio.	FEZ		
Dunkerque-Marine.	TPF	Port-Gentil-Marine.	FEB		
Dunkerque-Port-Radio.	FEH	Port-Vendres-Marine.	FWT		
Dzaoudzi-Radio.	FFF	Quiberon-Marine.	HWY		
Fort-Dauphin-Radio.	FQM	Réseau-Amateurs-Marine.	FER		
Fort-de-France-Marine.	FID	Rochefort-Marine.	FEP		
	FUF	Rouen-Marine.			



Ci dessus Le Havre Radio/FFY

PELE MAILS

Reçu de F6CER, bien connu de la communauté radioamateur pour tous ses excellents articles techniques, ce mail dont je le remercie encore très vivement où il écrit :

Bonjour, j'ai eu le plaisir de lire votre bulletin , il se trouve que j'ai dans ma collection quelques vieux clous dont voici les photos : un émetteur de secours 500 KHz à étincelles de la CRM (daté de 1919 sur l'ampèremètre d'antenne) en parfait état de marche ! et le bloc éclateur à vingt cylindres d'un émetteur de "gros navires" de 5KW de la compagnie CGR (1907) le reste composé des circuits d'accord a malheureusement disparu .

Ci dessous les 2 très intéressantes photos envoyées en même temps



Montrant à gauche l'éclateur et à droite une self

Adresse très intéressante communiquée par Daniel/F6ACU qui va intéresser tous les anciens de l'école des Radios de Pléneuf Val André : <http://radiosaintjo.typepad.com>

Autre adresse intéressante trouvée sur le site de St Jo

<http://www.nzcoastalshipping.com/dutchcoasters.html> Cliquer sur l'aventure du MYPUCK

Ce chapitre relate un événement maritime local : La traversée de la baie de St Brieuc, de Dahouët au Légué, par les élèves de la section Radio de St Jo, sur le caboteur hollandais M/S Mypuck en escale à Dahouët. Tous les détails de cette mémorable traversée sont contenus dans l'article du Télégramme (1959) disponible sur le site.

Yves/W9KU (ex F6DAT) m'a envoyé une magnifique photo du lancement du « Disney Dream ». A ce propos, toutes mes excuses, car je vous avais signalé la construction de ce navire en Californie (où habite Yves), en fait comme me l'a fait remarquer F5CTP, il a été construit chez Meyer, en Allemagne, merci à Jean Louis de m'avoir signalé cette erreur presque aussi gigantesque que le navire lui même.



Info donnée par Jean Claude, ancien de l'ENMM Nantes

<http://www.marinetraffic.com/ais/fr/default.aspx>

pour connaître la position de tous les navires dans le monde

indiqué par Michel/F5LBD, tout savoir sur les conditions de propagation

<http://www.swpc.noaa.gov/aviation/index.html>

AVIS DE RECHERCHE

Un lecteur recherche la doc du TS830S, ou mieux encore si vous habitez à proximité du 44, possédez vous un tel appareil ? Ceci afin de pouvoir effectuer une mesure comparative ? Mci d'avance de me le signaler, je ferai le qsp.

Les amis de l'Union des Télégraphistes Francophones sont en deuil. Michel/F5GOV webmaster du site et élément essentiel de l'association vient de nous quitter. Que sa famille et ses amis veuillent bien trouver ici l'expression de ma profonde sympathie et accepter mes sincères condoléances.

Info trouvée sur meretmarine.com

La compagnie bretonne a annoncé le lancement, à partir d'avril 2011, de nouvelles liaisons entre l'Angleterre et l'Espagne. En plus de la ligne vers Santander, ouverte en 1978, Brittany Ferries proposera un service vers Bilbao, affectant pleinement son dernier navire, le Cap Finistère, sur les lignes vers l'Espagne. Le ferry réalisera deux rotations par semaine entre Portsmouth et Bilbao. Ce nouveau service s'ajoutera à la desserte de Santander via Portsmouth.....

Celle-ci a, de plus, annoncé que le Cap Finistère fera, l'an prochain, une escale hebdomadaire à Roscoff, permettant aux passagers français de se rendre en Espagne directement. Brittany Ferries compte, ainsi, capter les touristes bretons. « Déjà près de 3 000 clients français ont choisi en 2010 les navires Brittany Ferries pour se rendre sur leur lieu de vacances en Espagne (en passant par

Plymouth au départ de Roscoff) Cette nouvelle option permettra d'effectuer la route directe Roscoff/Espagne avec un temps de traversée désormais divisé de moitié ».

Comme il existe déjà une ligne Saint Nazaire Vigo, on va pouvoir aller à Compostelle sans trop user nos chaussures.

Autre adresse intéressante trouvée sur le site de St Jo

<http://www.nzcoastalshipping.com/dutchcoasters.html>

Et pour terminer, à l'attention des lecteurs qui habitent Cherbourg ou la région, ne ratez pas la prestigieuse exposition "Autrefois les Paquebots" qui a débuté le 23 octobre et se terminera le 12 novembre. La vente aux enchères se déroulera le samedi 13 novembre sur le site historique de la Gare Maritime Transatlantique.

