



«Big-Wheel» vue de dessous

8) Antenne dipôle «actif» à large bande (0,2 à 120 MHz), modèle **AD370** de **DATONG**. (Longueur totale: 3,8m). Cette antenne est utilisée uniquement pour la réception générale des O.C. et des O.U.C. (FM).

Voici, pour les amateurs de statistiques, quelques chiffres concernant la station HB9HFL qui prouvent que même avec des moyens relativement modestes on peut contacter un certain nombre de pays:

– Pays contactés (DXCC)	= 231
– Pays confirmés (DXCC)	= 193
– «QSL du mois» (Publiées dans HB9FG-News)	= 10
– Années d'activité	= 4

Je souhaite à tous un bon trafic et de bons «DX»!

A bientôt sur les ondes...

P.S.: En ce qui concerne ce petit article, j'espère n'avoir pas été trop pédant en donnant des descriptions trop longues et/ou trop détaillées. Mon intention était d'être accessible à tous ceux qui ont peu ou pas de connaissances dans le vaste domaine des antennes...

Je me tiens volontiers à disposition pour toutes questions complémentaires (Tél. 026 / 470 15 70 – E-mail: gcolsap.sma.ch).

LITERATUR

La catastrophe du Titanic, terrible leçon.

Avant propos:

L'actuel déferlement sur nos grands écrans du drame du naufrage du Titanic interpelle encore nos consciences aujourd'hui, peut-être encore plus que jadis. En effet, il est riche d'enseignement à plus d'un titre. Tout d'abord l'orgueil humain, symbolisé par cette masse impressionnante de 40000 tonnes de métal réputée indestructible, que l'on a lancé à grande vitesse, dans l'océan glacial avec la plus pure insouciance, dans le seul but de battre un record et de déferler la chronique. Déjà en ce temps là, il fallait faire parler de soi et se faire connaître. Les efforts désespérés ensuite, pour sauver ce qui pouvait l'être lors de la prise de conscience que l'énorme coque d'acier était touchée mortellement. Par qui, par quoi? Par un énorme bloc de glace errant, qui tel un empêchement planté là sur la voie, a assainé une

plaie mortelle au colosse. On avait probablement pensé à tout sauf à cela, et pourtant les icebergs flottant à la dérive n'étaient pas une chose vraiment nouvelle.

Pour nous autres sans filistes, c'est la consécration du rôle éminemment fondamental joué par la télégraphie sans fil. J'ai trouvé donc intéressant, après tant d'années, et en dehors de tout le faste holywoodien, de ressortir le texte original, touchant de simplicité, et authentique, du récit du naufrage du Titanic. J'ai donc recopié ce texte intégralement, (voir la bibliographie), sans devoir demander l'autorisation de l'auteur puisque le livre dont j'extrais le texte a été publié en 1918 !! Je ne risque donc pas de poursuites judiciaires! Il convient de relever que la préface de l'ouvrage mentionné, est l'oeuvre du Docteur Edouard Branly père du cohéreur du même nom, et pionnier de la T.S.F.



émission la limaille est figée dans le tube, et le contact est passant sur les deux autres fils et permet ainsi d'actionner par exemple une lampe ou une sonnerie. Après ce petit détour dans l'histoire des sciences, voici le texte intégral authentique correspondant au titre de cet article. Texte relevé dans l'ouvrage cité dans la bibliographie.

La catastrophe du Titanic NAUFRAGES ET SAUVETAGES La catastrophe du Titanic, terrible leçon.

comme on appelait à l'époque les premiers essais de transmission sans fils. Cela m'oblige à ouvrir une petite parenthèse pour expliquer à tous les jeunes lecteurs ce qu'est un cohéreur de Branly.

La toute première possibilité d'obtenir un rayonnement électromagnétique consistait à générer des arcs électriques ou étincelles C'est de cette façon que le physicien Heinrich Hertz a prouvé l'existence des ondes portant son nom, celles ci étant prévues rappelons le par les équations de Maxwell. Le premier dispositif révélateur de l'onde, ou récepteur, prévu par Hertz consistait simplement en deux boules d'éclateur placées à proximité du dispositif émetteur. Lorsque l'arc électrique d'émission s'amorçait, les deux boules de réception indiquaient elles aussi l'existence d'un petit arc électrique s'établissant entre elles. Il y avait donc établissement d'une onde électromagnétique entre l'éclateur d'émission et celui de réception. Cet ensemble émission réception primitif fait partie du patrimoine de tous les musées s'occupant de l'histoire des sciences et techniques. Branly eu l'idée d'augmenter la sensibilité du dispositif de réception grâce au tube à limaille. Celui-ci est constitué d'un tube en verre rempli de limaille de fer. Quatre fils sont connectés à cette limaille. Deux fils en provenance d'un ensemble antenne terre permettant de capter l'onde et de l'amener au cohéreur, les deux autres fils permettant d'obtenir un contact passant ou non passant.

Fonctionnement:

En l'absence d'émission, la limaille est relâchée dans le tube, et le contact sur les deux autres fils est non passant. En présence d'une

La télégraphie sans fil, avons nous dit, est surtout destinée à rendre les plus grands services à la navigation. Grâce à cette nouvelle découverte, que de sinistres déjà évités! Nous ne pouvons énumérer ici tous les sauvetages à mettre à son actif, la liste en serait trop longue. Nous nous contenterons, pour finir ce livre, de rappeler en quelques lignes un naufrage récent, celui du paquebot le Titanic, parce que jamais on ne vit drame maritime plus émouvant, et qu'il en est résulté une terrible leçon dont l'avenir profitera. Ce transatlantique, le plus gigantesque qu'on ait jamais construit, faisait pour la première fois la traversée de Southampton à New-York, transportant 2.365 personnes, lorsque, le 14 avril 1912, à 11h 40 du soir, il heurta un de ces énormes blocs de glace errant dans la mer du Nord et entraînés par les courants vers le sud de l'Océan Atlantique. La plupart des passagers étaient alors réunis dans les salons et, pour les distraire, des musiciens jouaient des airs de valse et de polkas. Cependant le Titanic, par ce choc contre l'iceberg, avait eu sa coque crevée, l'eau y pénétrait, et on voyait le navire s'enfoncer peu à peu dans les flots. Dès ce moment, le télégraphiste lança dans l'espace des signaux de détresse et ne s'arrêta que lorsque, l'eau montant toujours, ses appareils furent submergés; et lui-même fut trouvé noyé quelques temps après. En héros, il avait fait simplement son devoir. Cependant, malgré les appels répétés, les secours n'arrivaient pas, et on ne voyait apparaître à l'horizon aucune lumière pouvant donner un peu d'espoir. Il n'y avait pas une minute à perdre. Les canots de sauvetage, en nombre tout à fait insuffisant, furent décrochés et mis à la mer. Femmes et enfants y prirent place, avec quelques marins pour les piloter. Dès lors les

hommes, parmi les passagers et ceux de l'équipage, savent qu'il n'y a pas d'embarcations pour eux et que c'est la mort certaine! Peut-on s'imaginer les scènes qui se passèrent en ce moment? Le mari qui abandonne sa femme, le père qui embrasse ses enfants pour la dernière fois, le découragement qui s'empare de tout le monde!

Pendant ce temps le navire s'enfonçait de plus en plus, et la catastrophe était proche. C'est en ce moment suprême que les musiciens firent entendre cette fois des hymnes religieux pour calmer, encourager et préparer à la mort tous ceux qui se trouvaient encore à bord, et ils ne s'arrêtèrent, selon l'expression d'un témoin, que lorsque l'eau commença à pénétrer dans leurs instruments. Enfin le Titanic disparaissait sous les flots, engloutissant un grand nombre de passagers. Les autres, qui venaient de se précipiter à la mer, se cramponnèrent aux épaves du vaisseau. Il était 2h. 30 du matin; la mer était calme, et les étoiles éclairaient de leur faible lumière ce lugubre spectacle. Ce drame, depuis le choc fatal du navire jusqu'à son immersion, avait duré 2h. 50.

Un paquebot, le Carpathia, avait pourtant reçu les appels, et il s'était aussitôt dirigé vers le Titanic pour lui porter secours; mais il ne put arriver plus tôt à cause de la longue distance qu'il avait à parcourir. Il recueillit les personnes réfugiées sur les canots, ainsi que ceux qui étaient encore maintenus sur les flots par les débris du navire ou par des ceintures de sauvetage. Abandonnés sans ressource, au milieu d'une mer glaciale, ils faisaient entendre de longs gémissements et tous seraient morts de faim et de froid sans l'intervention de la T.S.F. C'est ainsi que 865 personnes furent sauvées.

Une commission d'enquête anglaise et américaine fut tenue à New-York quelques jours après cet événement pour savoir pourquoi le Titanic n'avait pas été secouru plus tôt, et pour établir la responsabilité de chacun. Il fut reconnu que différents paquebots se trouvaient dans l'entourage de ce malheureux navire au moment du choc, et qu'ils auraient eu le temps de le secourir avant son immersion; mais l'un de

ces paquebots continua sa route avec une coupable indifférence, malgré les appels; d'autres mirent peu d'empressement à se diriger vers le navire en détresse et arrivèrent sur les lieux après le Carpathia, c'est à dire lorsqu'il n'y avait plus aucun sauvetage à effectuer; un autre enfin ne perçut même pas de signaux, parce que c'était la nuit, et qu'il n'y avait qu'un seul télégraphiste pour le jour. Son travail terminé, il était allé se coucher et, pendant qu'il dormait, le téléphone vibra dans la cabine, demandant en vain des secours! Voilà de ces petites économies qui peuvent coûter un grand nombre de vies humaines! La T.S.F., dit le président de la commission, est certainement la découverte la plus merveilleuse qu'on ait faite jusqu'à ce jour; mais pour qu'elle soit utile à l'humanité, son service ne doit pas se faire d'une façon aussi mesquine. Après avoir blâmé sévèrement ceux qui n'avaient pas fait leur devoir, le président adresse ses félicitations au capitaine du Carpathia dont le secours fut si efficace. Il félicite également les officiers du Titanic et les hommes de l'équipage qui ont fait preuve de dévouement, sans songer un seul instant à leur sécurité personnelle, et il fait l'éloge des musiciens dont la conduite fut admirable. Enfin, il rend hommage à Philipp, le télégraphiste qui est resté à son poste jusqu'au dernier moment, sachant bien qu'il était voué à la mort. Sur 2.365 personnes que portait le navire, 865 lui doivent la vie. Il n'a pas dépendu de lui, hélas! que tout le monde ne fût sauvé. Le président aurait pu ajouter que Philipp n'est pas le seul, et qu'en maintes circonstances semblables ses confrères se sont comportés de la même façon.

Le bon télégraphiste est intelligent, courageux. Il aime son métier qui est presque un art, parcequ'il sent que ses efforts font de lui comme un collaborateur de la science nouvelle. Au fond de sa cabine, dans le navire qui l'emporte, il a la conscience d'être quelqu'un qui compte et qui veille sur la cité... Voilà pourquoi, lorsqu'il le faut, ce modeste faiseur de signes sait mourir! Encore faut-il que le télégraphiste puisse prendre quelque repos. En Angleterre, tous les paquebots transportant des passagers sont munis de postes de T.S.F., et un service permanent est assuré, jour et nuit, par deux opérateurs, qui se succèdent à intervalles réguliers, de telle sorte qu'ils ne soient jamais surmenés. On est loin de suivre cet exemple en France, où un grand nombre de navires ne possèdent même pas de poste de T.S.F. Il en est déjà résulté des sinistres. Nous en citerons un exemple qui est récent. Le Général-Chanzy, un des paquebots de la Compagnie Transatlantique, affecté à la ligne de Marseille à Alger, faisait naufrage le 8 février 1910 près des îles Baléares, et toutes les personnes périrent,





Le capitaine du TITANIC Edward John Smith

sauf un seul passager, qui fut jeté miraculeusement à la côte, pour qu'il puisse raconter, semble-t-il, le drame dont il avait été témoin. Si ce paquebot avait été muni d'un poste de T.S.F., il aurait pu être secouru, ainsi que beaucoup d'autres l'ont été avant lui.

Conclusions

L'installation de la T.S.F. est peu coûteuse, et son utilité est incontestable. Il serait déplorable que, pour une raison d'économie, on hésitât plus longtemps à l'imposer en France, comme on le fait dans tous les pays civilisés; mais son service ne doit pas être interrompu, afin que si, la nuit, il arrive des dépêches, le télégraphiste soit à son poste, et non dans son lit. Nous avons vu ce qui en est résulté. Il faut aussi que les paquebots contiennent un nombre suffisant de canots de sauvetage pour pouvoir em-

barquer tous les passagers au moment du danger. Mais il faut surtout que le capitaine qui reçoit les appels d'un navire en détresse se dirige en toute hâte vers lui pour le secourir au plus vite, et qu'il ne continue plus sa route avec une criminelle indifférence, comme s'il n'avait rien entendu; en d'autres termes chacun doit mettre en pratique cette belle maxime:

Faites aux autres hommes tout ce que vous voulez qu'ils vous fassent.

Toutes ces questions et d'autres encore ont été étudiées dans une conférence radio-télégraphique universelle tenue à Londres en juin 1912, c'est à dire deux mois après le naufrage du Titanic. Des règlements sévères y furent adoptés pour mettre toutes les choses au point. La T.S.F. rendra ainsi à la navigation tous les services qu'on est en droit de lui demander. Ainsi, voici terminé le récit authentique d'une des plus grandes catastrophes maritimes qui, après tant d'années hante encore les esprits. Dans la bibliographie se trouve les indications concernant le livre auquel je me suis référé. Ne le cherchez pas en librairie, il a été édité en 1918! Si un lecteur est intéressé par ce livre vénérable, il peut toujours me téléphoner.

Bibliographie

La Télégraphie sans Fil
La Télémécanique et
La Téléphonie sans Fil à la portée de tout le monde par E. MONIER ingénieur des arts et manufactures. Préface du Dr E. Branly membre de l'institut.

Editeur H. Dunod et E. Pinat

Werner Tobler (HB9AKN)

Chemin de Palud 4
1800 Vevey

HAMBÖRSE

Tarif für Mitglieder der USKA: Bis zu 4 Zeilen Fr. 10.-, jede weitere Zeile Fr. 2.-. Nichtmitglieder: Bis zu 4 Zeilen Fr. 18.-, jede weitere Zeile Fr. 4.-. Angebrochene Zeilen werden voll berechnet.

Suche Militär-Funkmaterial der CH-Armee: Sender, Empfänger und Zubehör für meine Sammlung. Zustand unwichtig, wird restauriert. Auch Einzelteile sind für mich interessant (Röhren, Umformer, Ersatzteile, Verbindungskabel, Reglemente, Techn. Unterlagen etc.). Werfen Sie nichts weg, ich kanns vielleicht noch gebrauchen. Barzahlung. Daniel Jenni, 3232 Ins. Tel. P: 032 / 313 24 27, G: 032 / 312 91 44.

Zu verkaufen: Profi-Kurzwellenempfänger 0,5-30 MHz aus den siebziger Jahren, 2 Stk. Watkins-Johnson WJ-8888, AM, FM, SSB, ISB, CW mit Collins-Filtern 0,5, 1, 2, 4 und 8 kHz. Topzustand elektr. und mech. In 19-Zoll Rack, 18 kg! inkl. Kopie Operator-, Instruction- and Main-

tenance-Manual. Je Fr. 1200.-. Für Collins/Röhrenfans: KMW-2A, Fr. 850.-; 51-S-1, Fr. 1200.-; 51-J-4, Fr. 650.-. Toni (HB9ASB), Tel. G: 026 / 672 96 71, P: 026 495 19 62 oder e-mail: baechlisbrunnen@bluewin.ch.

Funk- und Messgeräte aus Armeebeständen **ständig zu verkaufen**. Kostenlose Liste. KRAUS, Bereich NAMET, D, Tel. 0049 / 9721 / 88088, Fax 0049 / 9721 / 803295.

Für den **Aufbau meiner Sammlung** historischer Telekommunikation suche ich **zu kaufen:** Kurzwellen-Empfänger der 20er- bis 50er-Jahre (Markengeräte und Eigenbauten), Radioapparate, Röhren, Literatur, Prospekte, Werbematerial, usw. Defektes Material wird sorgfältig restauriert. Roland Anderau (HB9AZV), Unterdorfstrasse 11, 3072 Ostermundigen, Tel. P: 031 / 932 37 38.

FUNKEN, FISCHEN, SCHWIMMEN, GOLFEN etc. an St. Pete-Beach, Florida, Golfküste: Haus mit Bootssteg, 3 Schlaf-Zi., 3 Bäder, nahe Strand, vollklimatisiert, TS-440S & Antennen. Günstige Miete! 1998 noch Termine frei. Chiffre 980401, Inserateverwaltung USKA, Postfach 21, CH-6020 Emmenbrücke 2.