De chauffeur de bakélite à faucheur de marguerites par SM5SRR

Ma vie de radioamateur a commencé après avoir hérité du vieux poste radio de ma mère. C’était un petit poste, entièrement à tubes de la marque L.M. Ericsson qui faisait les ondes longues, moyennes, courtes ainsi que la FM. Je me souviens de longues soirées écoutant des voix venant de pays lointains tel que Cuba, du grésillement des interférences atmosphériques et de l’odeur de la bakélite chauffée par les tubes du poste. J’étais bien jeune lorsqu’en 1979, après avoir suivi les cours à ON5UB, je réussis à obtenir ma Licence de radioamateur et l’indicatif ON7EV. Roger ON4TX fut l’un de ceux qui me prit sous son aile et m’aida à découvrir plus en profondeur le monde fascinant de la radio. De fil en aiguille je me suis retrouvé dans le monde de l’aviation et plus précisément la compagnie SAS en Suède. Qui parle avion parle radio, et comme pilote c’était surtout des communications en VHF avec la tour de contrôle, centre radar et autres. Certains Boeing 737-800 de la compagnie étaient équipés d’une station HF Collins avec une puissance de sortie de 400 watts. L’antenne était incorporée dans l’empennage et accordée par un coupleur automatique. La fréquence couvrait de 2 Mhz à 30 Mhz et pouvait être sélectée avec une précision d’un 1 kilohertz. La modulation était limitée à la modulation d’amplitude et à la bande latérale unique, plus exactement l’USB. Autre réglage sur le poste était le volume mais il n’y avait pas de contrôle RIT. Le morse est encore utilisé mais uniquement pour l’identification de balises, décodage qui se fait automatiquement. Dès que nous avions atteint notre altitude de croisière, la voie était libre pour faire de la radio. La compagnie avait un radio-club et j’étais le seul pilote radioamateur à utiliser l’indicatif SK0SAS/AM à bord sur les bandes amateurs. Lancer un appel général avec un indicatif /AM sur la bande amateur causait un ”pile up” immédiat incroyable et les heures autrement monotones littéralement s’envolèrent. Le récepteur n’était pas très sensible et était facilement saturé. Tout le monde m’entendait mais j’avais souvent du mal à comprendre mon correspondant. Je me suis souvent trouvé à plaindre les astronautes à bord de l’ISS lors de leur QSO en 2 mètres car cela devait être encore pire en VHF à 400 km d’altitude comparé à ce qui m’arrivait à 41000 pieds en HF. Mon plus beau QSO fut réalisé un jour à 35000 pieds au-dessus d’Alexandrie en Égypte avec mon fils Jonathan SK5AMD qui lui était en Suède. Mon collègue n’en revenait pas et était aussi bien amusé que curieux. Les transmissions en VHF se font dans la bande de 108 à 137 MHz en modulation d’amplitude. Archaïque pourrait-on croire mais il s’avère que c’est une modulation plus sûre que la FM car il est possible de comprendre deux ou trois stations transmettant simultanément sur la même fréquence, ce qui peut arriver lorsqu’on se retrouve avec plusieurs appareils en destination d’un aéroport comme par exemple Paris Charles de Gaulle. À bord nous avions également un système qui nous permettait de rester en communication avec la base à Stockholm. Le système ACARS, acronyme pour Aircraft Communications Addressing and Reporting System. Ceci est un système digital similaire au Packet radio qui utilise la modulation MSK (minimum shift keying). Le système nous permettait, en vol, d’obtenir les dernières prévisions météorologiques ainsi que de communiquer avec la base, ainsi qu’avec d’autres avions de la compagnie. Tout message était affiché sur un écran et mis sur papier via une imprimante incorporée dans le cockpit. Les longs vols faisaient qu’on causait pas mal entre-nous dans le cockpit. Parfois les conversations prenaient trop notre attention au point que l’on oubliait la radio dont le volume était en général assez bas. Une petite sonnerie pouvait annoncer l’arrivée d’un message ACARS en provenance d’un collègue dans un autre appareil. Message sauveur : « Hé les gars, Londres vous appelle depuis 10 minutes sur 122.45 et vous demande de passer sur 131.15 MHz. Salutation SK1124. ». C’était rare mais néanmoins très embarrassant. La Gigazette P.25 n° 181 En 2016, j’avais vendu toute ma station radioamateur car j’avais perdu l’enthousiasme. Mon dernier vol était en 2018 et une courte période à la retraite sans trop de loisirs fit que je repris du travail et ce dans l’éducation. Je donne maintenant des cours de mathématiques et de technique dans l’école secondaire du coin. Une belle plateforme pour essayer d’intéresser les jeunes au monde de la radio. A ma grande surprise j’ai récemment retrouvé un vieil amour : les postes à tubes. Aujourd’hui toute ma station consiste en un Kenwood TS-515 de 1973, un ampli Henry 3KD-2 de 1968 et un coupleur d’antenne de la marine américaine de 1965, tous à tubes. Le QSO quotidien de 17h30 sur 14.137 MHz : je me retrouve écoutant des voix venant de pays lointains tels que l’Espagne, le grésillement des interférences atmosphériques tout en savourant l’odeur de la bakélite chauffée par les tubes du poste. La boucle est fermée.

 Eskil van Loosdrecht-SM5SRR.